JEEP

Le tout-terrain de la liberté

Jean-Michel
Boniface

E-T-A-I

LA JEEP
LE TOUT-TERRAIN DE LA LIBERTÉ

Jean-Michel BONIFACE

E-T-A-I

E-T-A-I
20, rue de la Saussière - 92641 Boulogne-Billancourt Cedex, France
Téléphone : 01 46 99 24 24 - Télécopie : 01 48 25 56 92
www.etai.fr

Conception graphique : Atelier Frédéric Causse

Tous droits de reproduction réservés. Aucune partie de cet ouvrage ne peut être reproduite, ni utilisée sous quelque forme que ce soit, par aucun moyen – graphique, électronique ou mécanique, comprenant la photocopie, l'enregistrement, la mémorisation sur bande ou autre système de stockage et de reproduction d'informations – sans l'autorisation écrite de l'éditeur.

© E-T-A-I, 2004
Dépôt légal 1er semestre 2004 - Imprimé et relié en Europe
ISBN : 2-7268-9371-6

Introduction	4
La Jeep - caractéristiques techniques	16
La Jeep en opération	20
La Jeep et les Alliés	40
Les Jeep sanitaires	48
Les Jeep spéciales	52
La Jeep amphibie	74
L'après-guerre	78
Les Jeep CJ2A, CJ3A, CJ3B, M606 et M38	88
Les Jeep CJ5, CJ6, M606A1 et M38A1	98
Les Jeep routières	106
La Mighty Mite	108
La Willys MX Bobcat	110
La Jeep M151	112
Les remorques 1/4 ton	118
À la manière de...	124
Jeep spéciales (après-guerre)	126
La Jeep dans l'armée française	130
Les Jeep civiles ou "Les vieux soldats ne meurent jamais..."	152
Le Jeepster	158
Remerciements, bibliographie, crédit photographique	160

INTRODUCTION

La Jeep : "America's greatest contribution to modern warfare"

Général George C. Marshall

Naissance d'une légende

Au cours des années 1930, le *Quartermaster* se fait le relais de plusieurs armes, et plus particulièrement de l'infanterie, et exprime alors le souhait de disposer d'un véhicule léger destiné à remplir des missions de reconnaissance et de liaison.

Les motocyclettes et les side-cars alors affectés à ce type de missions se révèlent en effet peu adaptés, notamment en tout-terrain.

En novembre 1932, le bureau de l'infanterie, intéressé par des essais effectués par les Britanniques, demande qu'un roadster Austin construit aux États-Unis par la société Bantam, équipé de pneumatiques de grandes dimensions, soit essayé à fort Benning (Georgie).

Dans le même temps, l'infanterie précise le type de véhicule qu'elle attend. Celui-ci doit être capable de transporter une arme collective et ses servants en vue d'appuyer les fantassins dans leur progression. Les

Conçu par le capitaine Robert G. Howie avec l'aide du master sergeant *M.C. Wiley, tous deux instructeurs à la section char de l'école d'infanterie, ce véhicule est achevé en avril 1937. Il est considéré comme une référence et une étape dans l'étude d'un véhicule léger de reconnaissance qui deviendra la Jeep.*

camionnettes disponibles à l'époque sont écartées car trop volumineuses et de ce fait difficiles à camoufler, donc vulnérables.

Les premières caractéristiques du véhicule répondant aux attentes de l'infanterie sont ainsi exprimées : l'engin devra posséder une silhouette basse, être capable de transporter un équipage de un ou deux hommes et se déplacer à 10 km/h en terrain varié.

En 1936, la construction d'un matériel répondant à ces spécifications est autorisée. Le capitaine Robert G. Howie, assisté du sergent M.C. Wiley, conçoit un véhicule baptisé *Howie Machine Gun Carrier*. En avril 1937, le véhicule est prêt pour ses premiers essais. Compte tenu de sa silhouette particulièrement basse (0,85 m) et de la position allongée de l'équipage, le véhicule est surnommé *Belly Flopper* (l'expression est textuellement intraduisible, mais exprime l'idée d'un matériel "ventre à terre").

Début 1940, Joseph W. Frazer et Delmas J. Ross, respectivement président et ingénieur en chef de Willys, assistent à une démonstration du *Belly Flopper.*

Certes, le véhicule n'est pas encore une Jeep, mais déjà se dessine un concept de matériel qui, avec le roadster Austin dont trois exemplaires ont été essayés par la garde nationale de Pennsylvanie, va permettre d'ouvrir la voie. Cette double filiation est d'autant plus notable qu'une partie des éléments mécaniques utilisés sur le *Belly Flopper* provient d'une Austin testée en 1932 et conservée depuis lors à Fort Benning. Les pièces complémentaires ont par ailleurs été acquises auprès de Bantam.

La réflexion commence à s'engager sérieusement au sein de l'*US Army* et plus particulièrement de l'*Ordnance Technical Committee*, organisme chargé du suivi du projet et qui crée un sous-comité chargé de définir les caractéristiques du futur matériel.

Un appel d'offres peu mobilisateur

Le 27 juin 1940, le comité technique réuni à Washington met la dernière touche au cahier des charges et approuve les spécificités techniques relatives à un véhicule 1/4 ton, 4x4. Les exigences formulées portent sur le poids, qui

La position inconfortable de l'équipage, le manque de visibilité et la capacité d'emport limitée à une mitrailleuse ne peuvent toutefois que conduire à l'abandon de ce projet.

Photo historique, le prototype Bantam s'apprête à partir pour camp Holabird et toute l'équipe qui a participé à sa création prend la pose dans la cour de l'usine de Butler. Probst est appuyé sur la roue de secours et Harold Crist est au volant (21 septembre 1940).

ne doit pas dépasser 590 kg (1 300 lb), la charge utile étant fixée à 272 kg (600 lb). Concernant les dimensions, l'empattement devra être de 2,032 m au maximum (80 pouces) et la voie de 1,194 m. Comme on peut le constater, les normes sont succinctes. Par ailleurs, il est spécifié que soixante-dix exemplaires, dont huit à quatre roues motrices, devront être livrés dans un délai de soixante-quinze jours. À l'intérieur de ce délai particulièrement court, il est ajouté que le premier prototype sera présenté dans les quarante-neuf jours, le solde devant être livré dans les vingt-six jours suivants. Une enveloppe budgétaire de 175 000 dollars est allouée au projet.

Le *Quartermaster* adresse le cahier des charges à pas moins de cent trente-cinq entreprises et invite les destinataires à faire parvenir leur soumission avant le 22 juillet 1940.

Cette consultation sans précédent par le nombre de fournisseurs contactés illustre l'importance attachée à ce programme par les autorités américaines. Mais tout aussi exceptionnelles vont se révéler les réponses... Deux seulement !

En effet, seules l'American Bantam Car Co. et la Willys Overland Inc. envoient leurs propositions. Les conditions du marché, et plus particulièrement les délais extrêmement serrés laissés aux constructeurs, ont à l'évidence découragé la quasi-totalité des industriels pressentis.

Bantam relève le défi et gagne

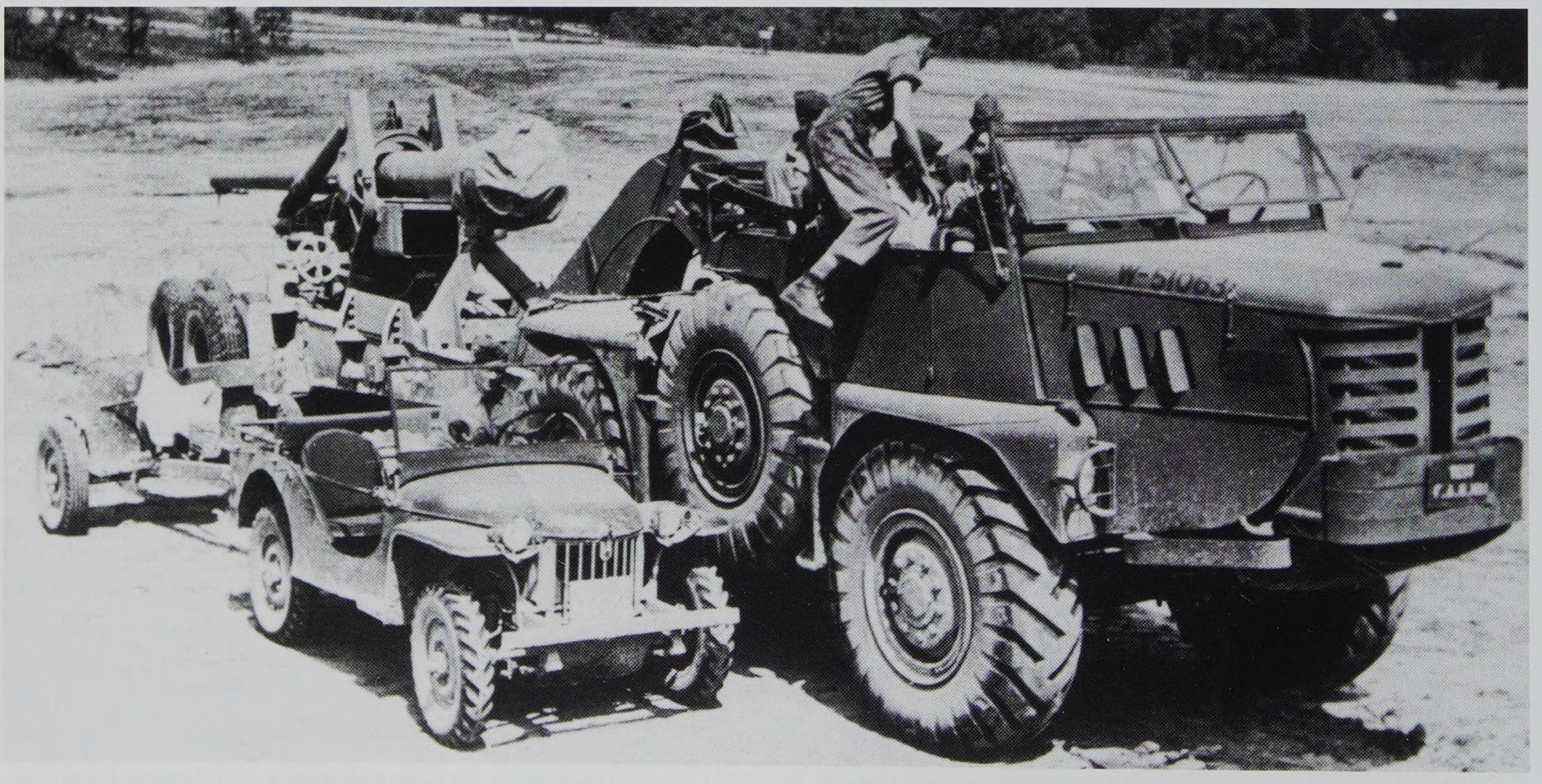
Dès la réception de l'appel d'offres, Bantam se lance dans l'aventure. Francis H. Fenn, président de la société établie à Butler (Pennsylvanie), s'attache les services de Karl K. Probst, un ingénieur réputé qui avait travaillé quelques années plus tôt chez Bantam. Probst se met immédiatement au travail pour être en mesure de déposer son dossier de soumission le 22 juillet, terme de rigueur.

Les plans de la future Jeep sont dessinés en cinq jours. La société Spicer fournit les ponts et la boîte de transfert. Un moteur Continental de 45 ch est retenu. Pour

Le premier prototype de voiture de reconnaissance construit par Bantam comporte de nombreux éléments mécaniques provenant de la gamme civile de la société de Butler, le véhicule est animé par un moteur Continental de 1 835 cm³ développant 45 ch.

les autres éléments mécaniques, on décide de recourir à des éléments déjà produits par Bantam. Le 21 juillet, le dossier est bouclé. Le 22 juillet au camp Holabird, le major Herbert J. Lawes ouvre les dossiers remis par Bantam et Willys.

Willys se révèle moins distant mais demande un délai supplémentaire de cent vingt jours pour livrer la totalité des véhicules. La simple application de la clause de pénalité pour cause de non-respect des échéances (cinq dollars par jour de retard) l'exclut de la course. Le



La petite Mk2 paraît bien petite aux côtés du prototype de tracteur d'artillerie Walter, modèle ADUM, conçu pour les pièces lourdes de 155 mm ou de 8 pouces (203 mm).

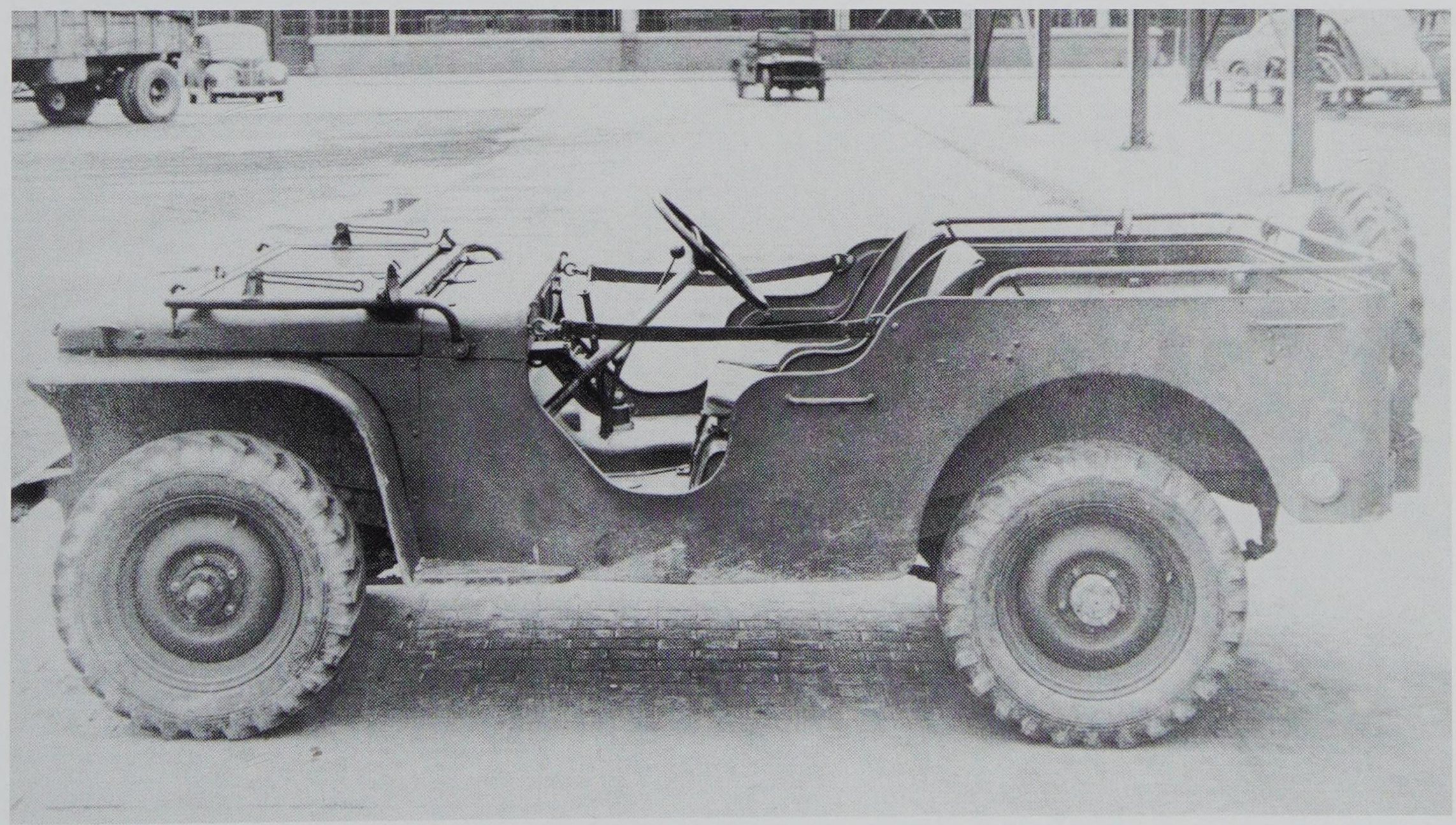
25 juillet, la décision est prise d'accorder le marché à Bantam sur la base d'un devis de 171 185,75 dollars. Pour Bantam, il n'y a plus de temps à perdre. Sans attendre la notification officielle du contrat – celle-ci n'arrivera que le 5 août –, la société de Butler se met au travail. Probst réalise un premier prototype qui doit être présenté le 23 septembre avant 17 heures. Grâce au travail acharné des équipes, le prototype est achevé le 21 décembre ; les deux jours ainsi gagnés vont permettre d'effectuer quelques essais complémentaires. Le 23 septembre, Probst au volant – accompagné d'Harold Crist, directeur de l'usine Bantam – part pour camp Holabird où il arrive en fin d'après-midi. Quelques jours plus tard, les essais commencent. Ils vont durer jusqu'au 16 octobre et se dérouler sur 5 500 km.

Willys et Ford n'abandonnent pas

Willys, qui a été écarté, et Ford, qui n'a pas soumissionné, envoient des observateurs sur place pour suivre les essais, et ce au grand dam de Bantam qui dénonce cette présence. En vain, le prototype étant propriété de l'État, le *Quartermaster* a beau jeu de faire valoir que l'autorité militaire peut utiliser comme elle veut le prototype, y compris le montrer à la concurrence. En fait, l'attitude du *Quartermaster* est guidée par la crainte que la société de Butler ne soit pas en mesure de faire face à des commandes importantes alors que Willys, et plus encore Ford, disposent d'un vrai potentiel industriel. L'éviction de Bantam du programme de la Jeep est déjà en germe...

À l'issue des tests, les appréciations portées sur le prototype Bantam sont très favorables. L'un des responsables des essais va même jusqu'à dire que le véhicule est un des meilleurs jamais testés à Holabird. On signale bien une vingtaine de défauts ou incidents, mais il faut convenir que pour un véhicule conçu dans des délais aussi courts, le résultat est tout à l'honneur des ingénieurs de Bantam.

Les améliorations rendues nécessaires sont apportées sur les soixante-dix exemplaires prévus dans l'appel d'offres. La livraison des ces véhicules de présérie est achevée le 17 décembre 1940. Ils sont attribués à l'infanterie (quarante exemplaires), à la cavalerie (vingt exemplaires) et à l'artillerie (dix exemplaires). Les trois armées se chargent des expérimentations poussées en corps de troupe.



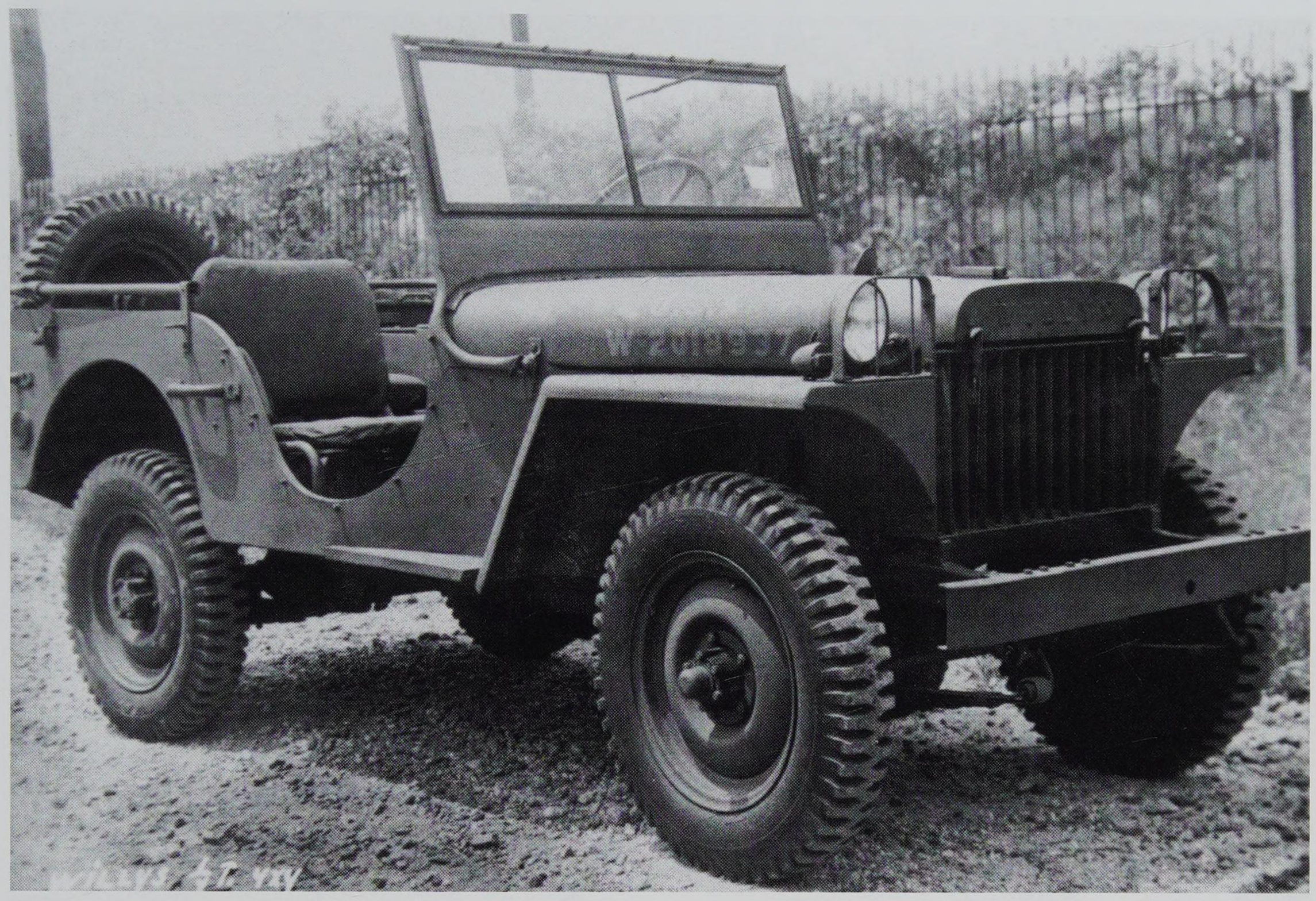
Photographié dans l'usine Ford de Rivière Rouge en novembre 1940, ce prototype surnommé Blitz Buggy *ou encore* Pygmy *est doté d'une caisse dessinée par Ford dont la ressemblance avec celle de la Bantam se passe de commentaire.*

La vue de face de la Ford avec caisse Budd fait apparaître les différences avec la version purement Ford, avec laquelle elle partage toutefois les éléments mécaniques : capot aux formes plus arrondies, positionnement des phares différent.

Cette Bantam 40BRC participe aux manœuvres de Caroline au printemps 1941, le véhicule fait partie de la commande de mille cinq cents exemplaires passée en novembre 1940.

Dans le même temps, sur la base des rapports d'essais, l'*US Army* décide de passer sans attendre une première commande significative de mille cinq cents exemplaires du modèle BRC40 (matricules 2018932 à 2020431). Le *QMC*, qui continue de manifester une réticence certaine

L'équipage de cette Bantam 40BRC lave à grandes eaux son véhicule.



Une grande partie des caisses de Jeep a été produite par la société Auburn Central établie à Connersville (Indiana) qui, en 1942, deviendra l'American Central. Les mille cinq cents soixante dix-sept premières Willys MA (contrat signé le 16 mars 1941) ont ainsi été équipées de caisses provenant de cette entreprise qui, jusqu'en août 1945, travaillera pour Willys et pour Ford.

à l'égard de Bantam, s'efforce de faire entrer Willys et Ford dans le processus de commande. Il faut alors tous les efforts de Bantam et la décision du secrétaire d'État Henry Stimson pour contrer cette démarche. Mais le *QMC* ne désarme pas, malgré la position contraire des armes utilisatrices, et continue ses manœuvres visant à évincer Bantam.

Le *Quartermaster* obtient satisfaction

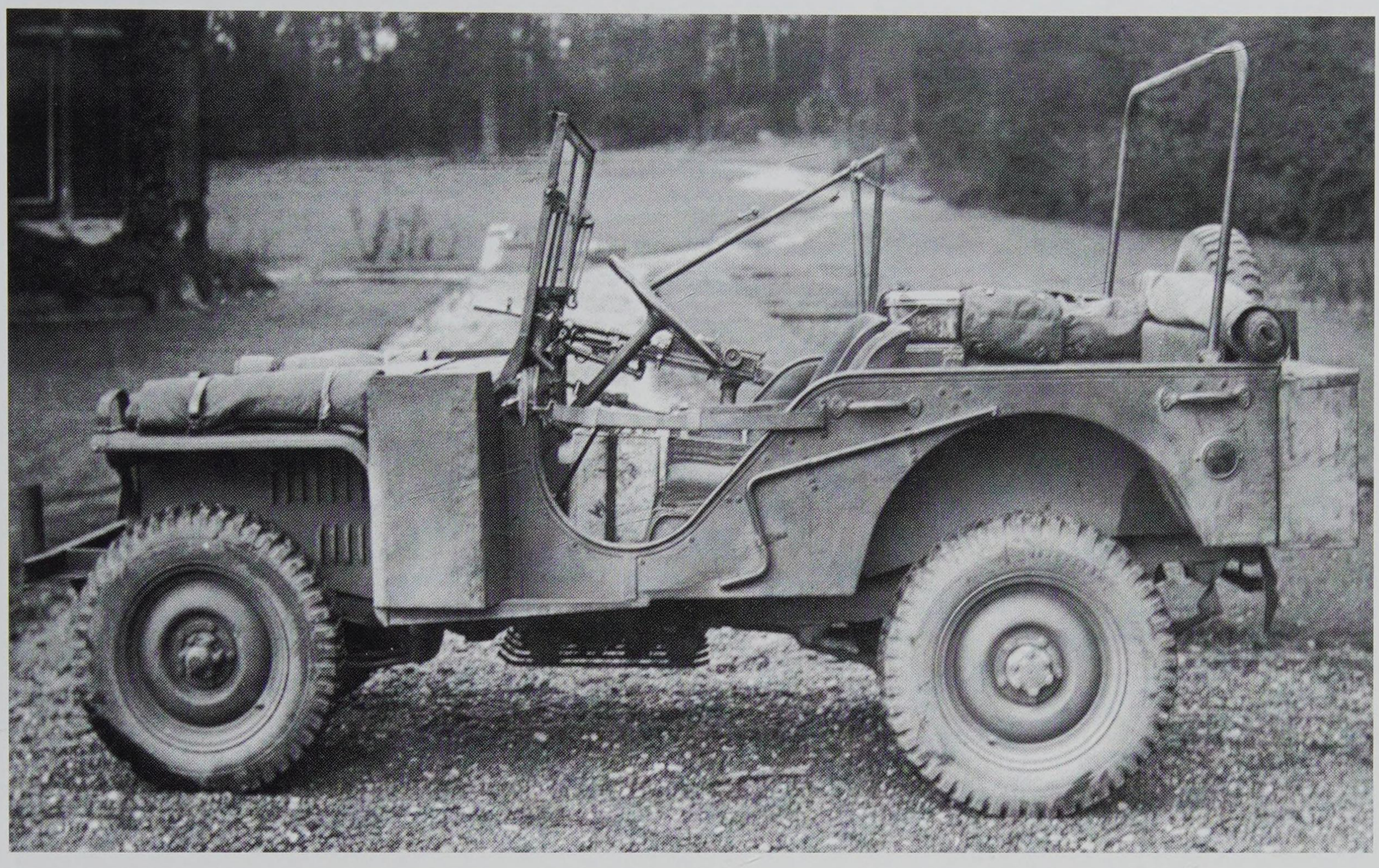
La ténacité du *Quartermaster* va porter ses fruits puisque le 14 novembre 1940, le général Knudsen accepte le principe d'une commande de cinq cents véhicules, portée ensuite à mille cinq cents, auprès de chacun des trois constructeurs. Désormais, Bantam va devoir compter avec une concurrence aussi redoutable que peu loyale dans son origine.

Willlys vient juste de livrer le 11 novembre à Holabird son prototype surnommé *Quad* ; celui-ci commence ses essais le 13 novembre, la veille même de la commande de l'*US Army*. Ford n'est guère plus long et, le 23 novembre, son véhicule, la *Pygmy*, arrive à Holabird. La ressemblance frappante que présentent les Jeep Willys et Ford avec la Bantam ne doit rien au hasard. Les représentants des deux sociétés ont pu tout à loisir, avec l'accord du *QMC*, examiner la Bantam, ce qui leur a permis de la copier sans hésitation.

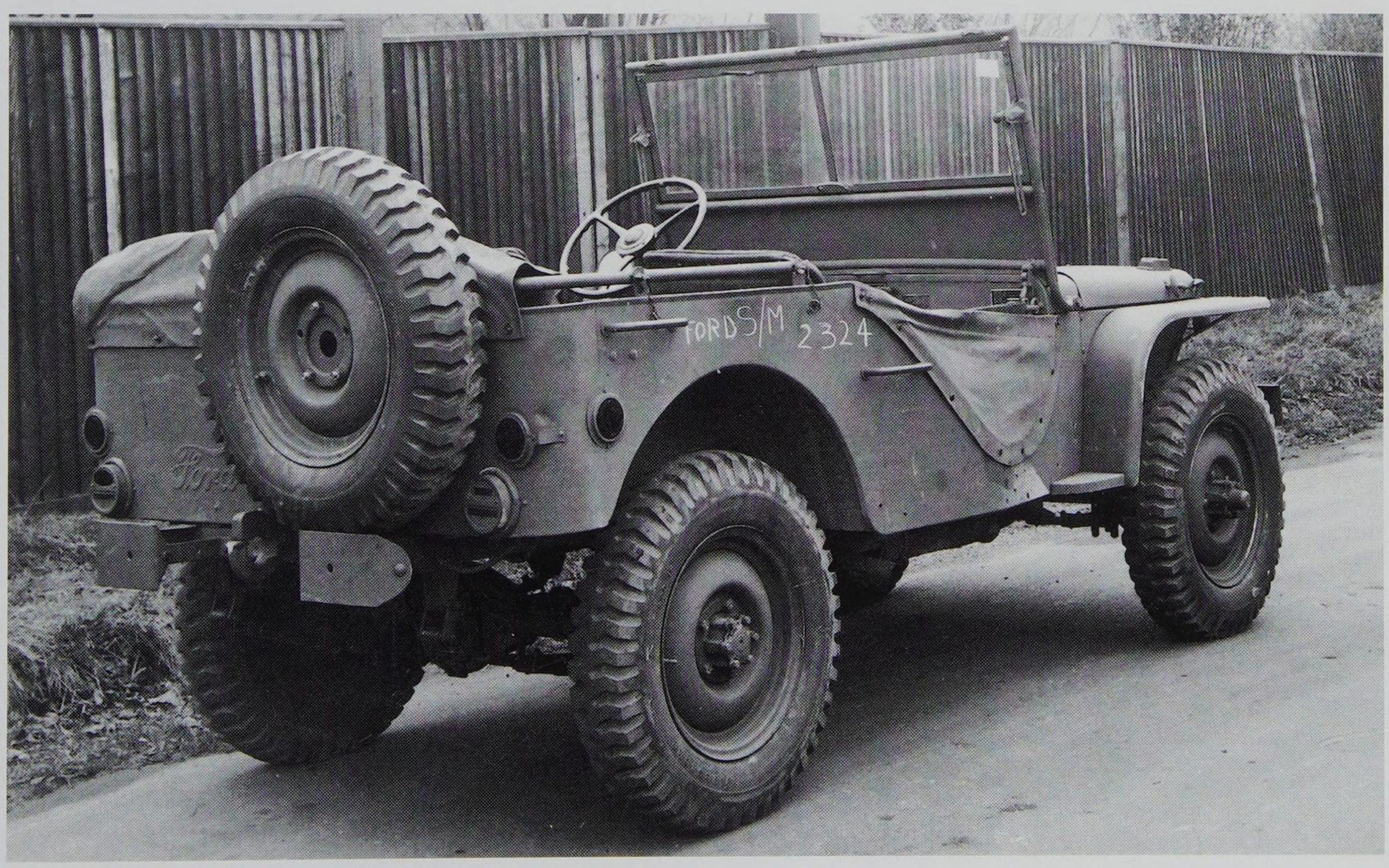
Plus tard, au cours d'une audition devant la commission Truman chargée de contrôler les conditions dans lesquelles ont été passés les marchés, Francis H. Fenn déclarera avoir lui-même surpris des représentants de Ford dans une fosse à graissage d'Holabird en train de relever des cotes et dessiner des éléments de la Bantam...

À l'instruction du Reserve Officer's Training Center *du* QMC *(Camp Lee, Virginie, juillet 1941), des stagiaires découvrent un nouveau véhicule qui leur deviendra vite familier et dont les premiers exemplaires commencent à être livrés : la Jeep. Il s'agit ici d'une Willys MA de la livraison de mille cinq cents exemplaires (contrat W 398 QM 8888, matricules W 2018932 à 2020431). Le tracteur de semi-remorque au second plan est un Federal, 4/5 ton, modèle 94x43A.*

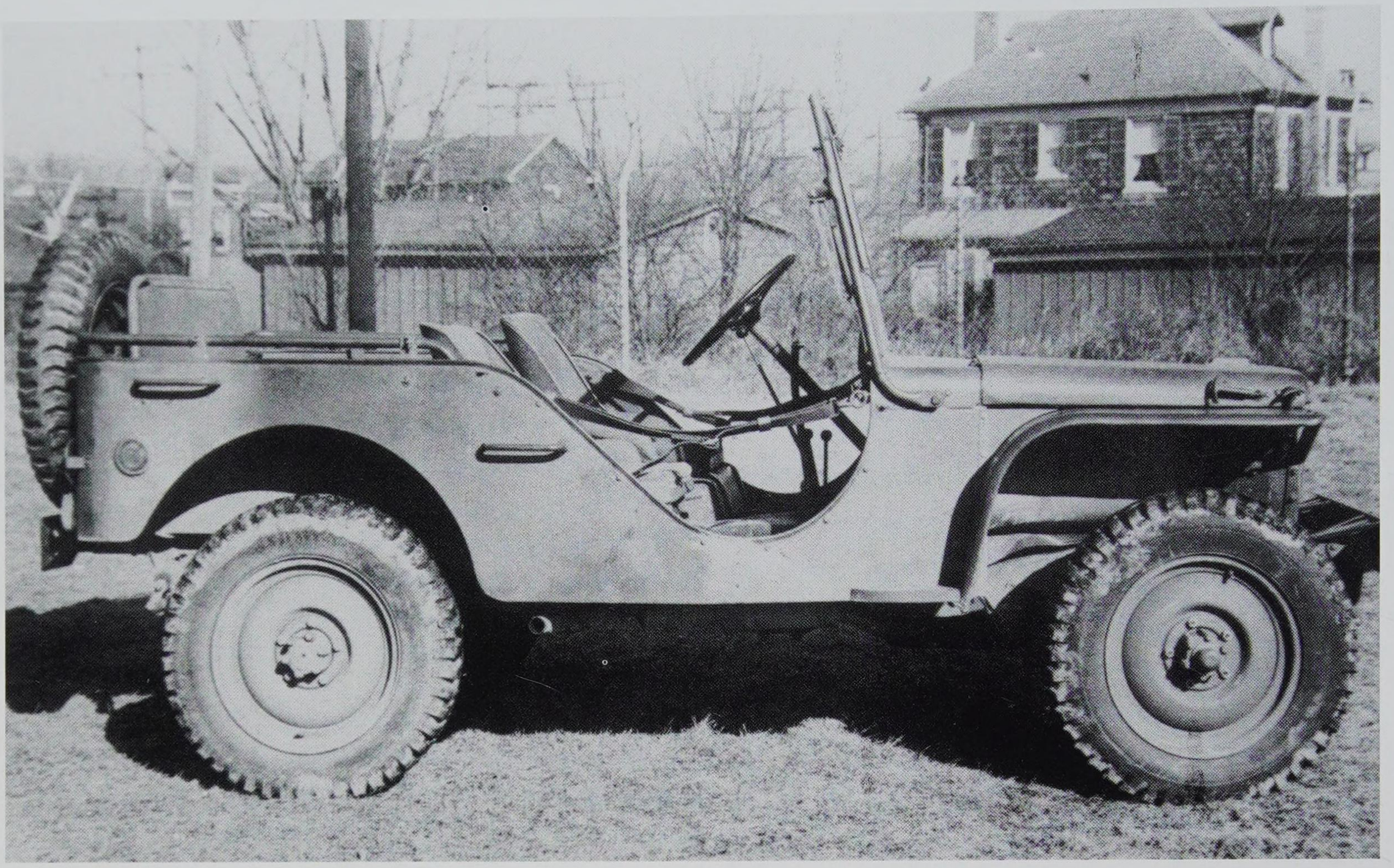
Cette Bantam BRC40 appartient à l'ex-roi Michel de Yougoslavie, grand collectionneur de Jeep.



*Non adoptées par l'*US Army, *les Bantam sont alors envoyées en Grande-Bretagne. Les Anglais les utiliseront essentiellement en Afrique du Nord. Cet exemplaire est équipé d'un affût pour le fusil-mitrailleur Bren.*



Cette Ford GP a été livrée à la Grande-Bretagne dans le cadre de la loi prêt-bail (contrat S/M 2324).



*La Ford GP a été livrée à 3 700 exemplaires à l'*US Army. *Elle est animée par un moteur de tracteur agricole (modèle NNA) de 42 ch. La transmission est fournie par Warner et la boîte de transfert par Spicer (1941).*

Les essais des Jeep vont désormais se poursuivre sur des bases comparatives entre les trois véhicules concurrents. La Bantam s'avère être la moins gourmande en carburant, le moteur de la Ford se montre un peu faible. La *Quad* à l'évidence se place en tête grâce à la puissance de son moteur et à ses bonnes performances en tout-terrain. Dès lors, Willys peut envisager l'avenir avec confiance. Toutefois, un point particulier pose problème : celui des poids élevés de la *Pygmy* (1 099 kg) et de la Willys qui dépassent le maximum fixé par le cahier des charges.

Pour le *QMC*, la situation est délicate. Le véhicule qui recueille ses suffrages n'est pas conforme à ses propres spécifications, et ce, malgré un sérieux coup de pouce donné au poids théorique admis, relevé de 590 kg (1 300 livres) à 980 kg (2 160 livres). Willys est également confronté à un dilemme : soit se tourner vers un moteur moins lourd, donc moins puissant, mais au risque de perdre alors l'avantage concurrentiel que lui procure son *Go Devil*, soit conserver son moteur en se livrant à une difficile et impitoyable chasse aux kilogrammes superflus. Willys opte pour la seconde solution. Après l'acquisition de mille cinq cents véhicules auprès de chacun des trois constructeurs – Willys modèle MA, Ford modèle GP et Bantam modèle 40BRC, dont les livraisons s'échelonnent de mars à avril –, de nouveaux essais s'engagent en juin 1941 à fort Benning. Au terme de ces tests, Willys sort vainqueur, Bantam a dès lors définitivement perdu la partie.

En juillet 1941, le *QMC* redéfinit, en liaison avec les armes utilisatrices (artillerie, cavalerie et infanterie), les caractéristiques du matériel définitif qu'il entend commander à l'avenir :

- vitesse maximale d'au moins 55 mph (soit 88,5 km/h) ;
- vitesse minimale d'au plus 3 mph (soit 4,8 km/h) ;
- passage à gué de 0,45 m ;
- poids maximum de 2 100 livres (soit 953 kg) ;
- charge utile de 800 livres (soit 363 kg).

Ainsi redéfinies, les caractéristiques techniques de la Jeep n'évolueront plus. Se pose désormais le problème concret de la production en série. Ce point s'avère d'autant plus

important que les États-Unis, conscients de leur inéluctable engagement à terme dans le conflit européen, s'engagent dans un gigantesque plan de développement de leur outil militaire.

Au terme d'une classique procédure d'appel d'offres, la première commande est attribuée à Willys en juillet 2001 ; elle porte sur la livraison de seize mille véhicules. Dans le même temps, le *QMC*, fidèle à son souci de diversifier les sources d'approvisionnement, obtient gain de cause, et son favori, Ford, qui n'a jamais accepté sa mise à l'écart, est enfin retenu pour produire la Jeep, mais il s'agira du modèle Willys...

Ford intervient

Ford, qui dispose alors d'une capacité de production inemployée, a en effet accepté d'engager des discussions et de produire la Jeep Willys. À l'issue des négociations engagées en octobre, un accord est signé le 10 novembre 1941. Ce dernier arrive à point car les États-Unis entrent en guerre le 7 décembre et, de fait, les commandes militaires s'accélèrent. L'heure n'est plus aux rivalités industrielles mais à la production de masse pour la défense. Le 10 janvier 1942, un contrat portant sur quinze mille véhicules est approuvé par le sous-secrétaire d'État à la Guerre. Le marché est passé sur la base d'un prix global de 14,6 millions de dollars.

Concrètement, les deux véhicules sont identiques. Un détail permet toutefois de les distinguer facilement lorsque l'on observe la Jeep de face : la traverse avant, sous le radiateur, est droite à section en U sur la Ford, cintrée à section circulaire sur la Willys.

Au total, la production de la Jeep s'est élevée à 639 245 exemplaires, dont 361 349 livrés par Willys et 277 896 par Ford.

Les Jeep GPW sont produites par Ford dans cinq usines du groupe. Les éléments doivent être acheminés des différents sites pour le montage final. Des caisses sont installées dans un wagon de telle façon que la place soit optimisée au maximum.

LA JEEP CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

"The jeep is good all over"
Général Knudsen

Le moteur

Baptisé *Go Devil*, le moteur est un quatre cylindres en ligne à soupapes latérales et refroidissement par eau, fonctionnant à l'essence ordinaire (68 ° d'octane). Il développe 60 ch à 4 000 tr/min. Sa cylindrée est de 2 199 cm^3 (alésage : 79,37 mm, course : 111,12 mm).

L'embrayage

L'embrayage construit par Borg & Beck est du type monodisque fonctionnant à sec.

La boîte de vitesses

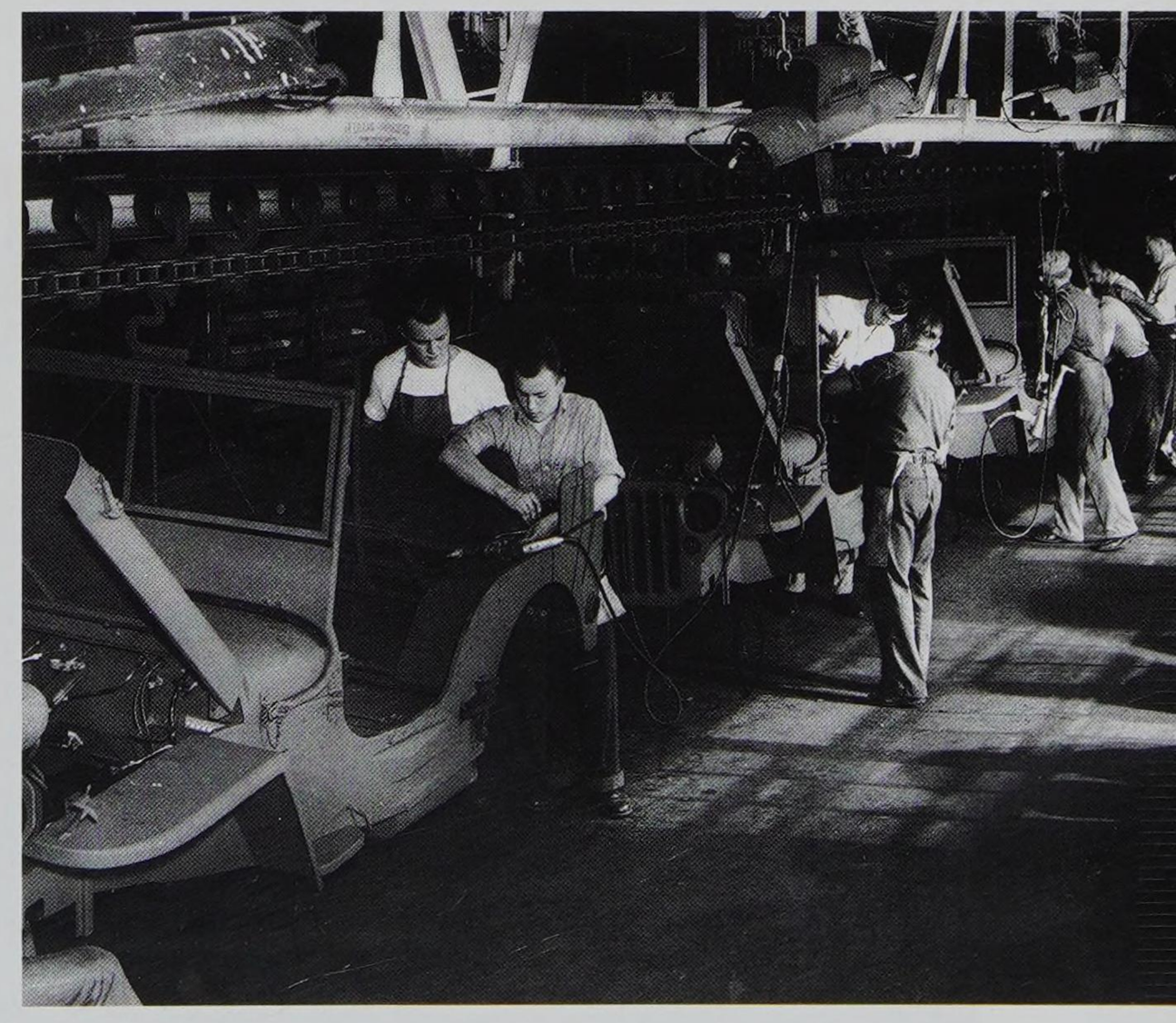
La boîte de vitesses (modèle T 34 J) fournie par Warner offre trois rapports avant et une marche arrière. Une boîte de transfert directement accolée à la boîte de vitesses, produite par Brown Pipe ou Spicer, permet de disposer d'une gamme haute et d'une gamme basse.

La suspension

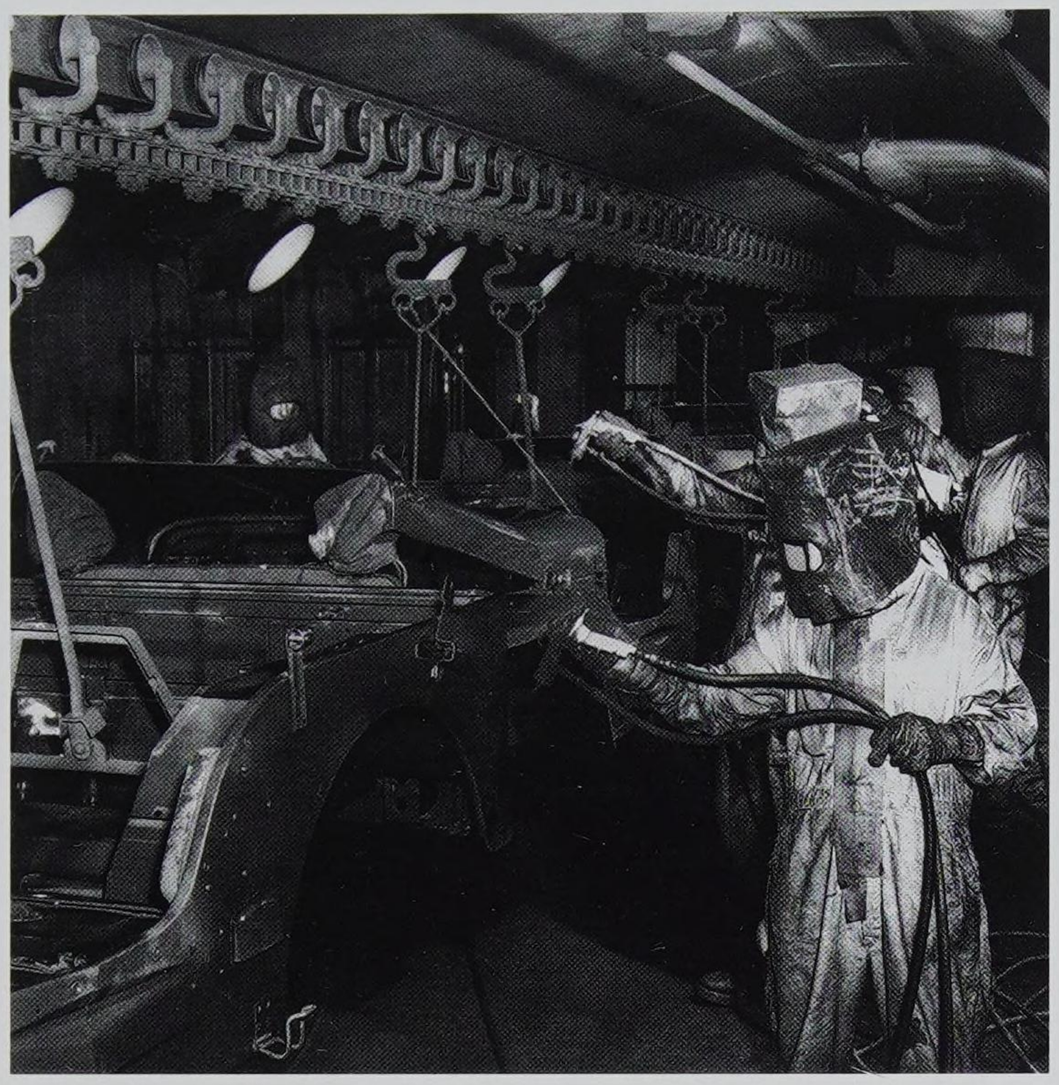
La suspension est assurée par des ressorts semi-elliptique, comportant neuf lames à l'arrière, huit à l'avant droit, avec une demi-lame supplémentaire à l'avant gauche pour tenir compte du léger déport du moteur de ce côté.

Le circuit électrique

Le circuit électrique est en 6 V. Ce n'est qu'après-guerre que les circuits de Jeep seront transformés en 12, puis 24 V.



Les ouvriers s'affairent sur une chaîne de production Ford. Sur le second véhicule, on peut bien remarquer le dispositif permettant de relever le phare et de le diriger vers l'intérieur du compartiment moteur, permettant ainsi, de nuit, de réparer ce dernier sans source d'électricité extérieure.



Les caisses de Jeep passent à l'atelier de peinture.

Fiche technique (TM 9 2800)

Longueur : 3,360 m

Largeur : 1,575 m

Hauteur : 1,770 m (réductible à 1,320 m)

Empattement : 2,030 m

Garde au sol : 0,22 m

Poids à vide : 1 110 kg

Charge utile : 360 kg

Poids total : 1 470 kg

Angle d'approche : 45°

Angle de sortie : 35°

Pente : 60 %

Vitesse maximale : 105 km/h (en 3e, gamme haute)

L'armement de la Jeep

Différents affûts ont été montés sur la Jeep pour le service d'armes automatiques comme la mitrailleuse Browning de 12,7 mm et le modèle M1919 de 7,62 mm :

- affût monopode M31 pour la 12,7 mm installé sur le plancher derrière les sièges avant ;
- affût M48 pour la mitrailleuse de 7,62 mm.

Des essais ont par ailleurs été conduits tels que :

- montage en 1941 de deux 12,7 mm jumelées pour le tir antiaérien ;
- montage en 1942 d'une mitrailleuse de 7,62 mm montée sur affût circulaire (Navy Mark 21) ;
- montage d'un affût fixé sur la planche de bord à l'avant droit, toujours pour la Browning de .30 (Navy Mark 27).

*Le 3 janvier 1944, une Ford GPW prend la pose pour une photo officielle à l'*Engineering Standards Vehicle Laboratory. *Cet organisme établi à Détroit et dépendant de l'*US Ordnance *est chargé de l'étude et du contrôle des performances techniques des véhicules de l'*US Army. *Ce type de cliché est ensuite utilisé dans les manuels techniques (TM) et tout autre document remis aux unités.*

Une démonstration de tir antiaérien est effectuée en Nouvelle-Calédonie avec une mitrailleuse Browning de 12,7 mm montée sur un affût chandelle ; pour améliorer la stabilité du véhicule lors du tir, une jambe de force a été fixée sur le côté.

Le Fording kit

La Jeep peut franchir un gué de 50 cm, au-delà de cette profondeur le risque de panne est certain. Aussi des kits d'étanchéification ont-ils été conçus pour que la Jeep puisse franchir les derniers mètres avant la plage lors d'un débarquement. Celui qui s'adapte à tous les véhicules allant de 1/4 ton à 2 1/2 ton est dénommé modèle WV6.

Muni de son système d'étanchéification, la Jeep peut rouler dans 90 cm d'eau.

MP
MP
MP
MILITARY POLICE

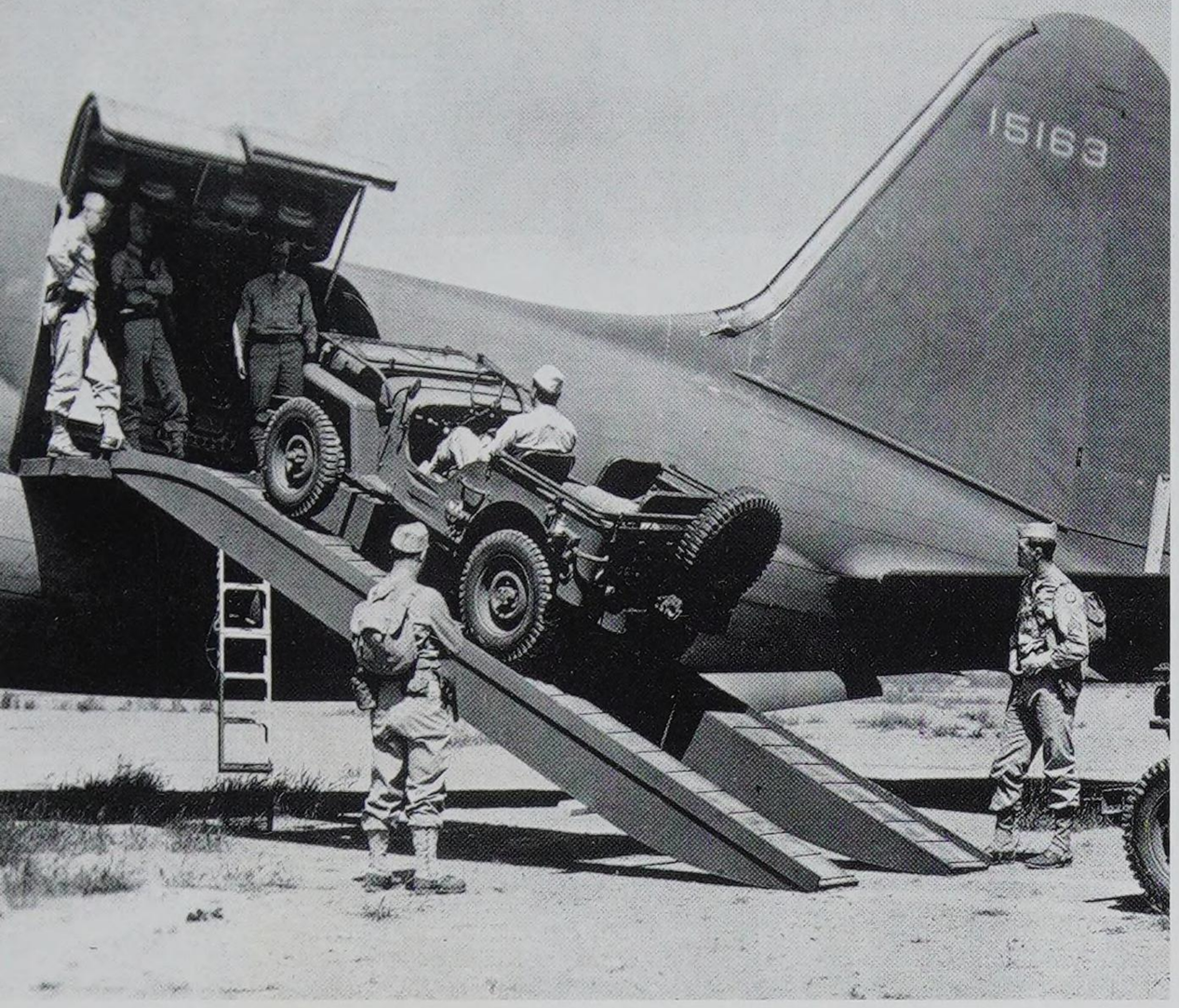
LA JEEP EN OPÉRATION

"I don't think we could continue the war without the jeep.
"It does everything. It goes everywhere.
"It's as faithful as a dog, as strong as a mule and agile as a goat"

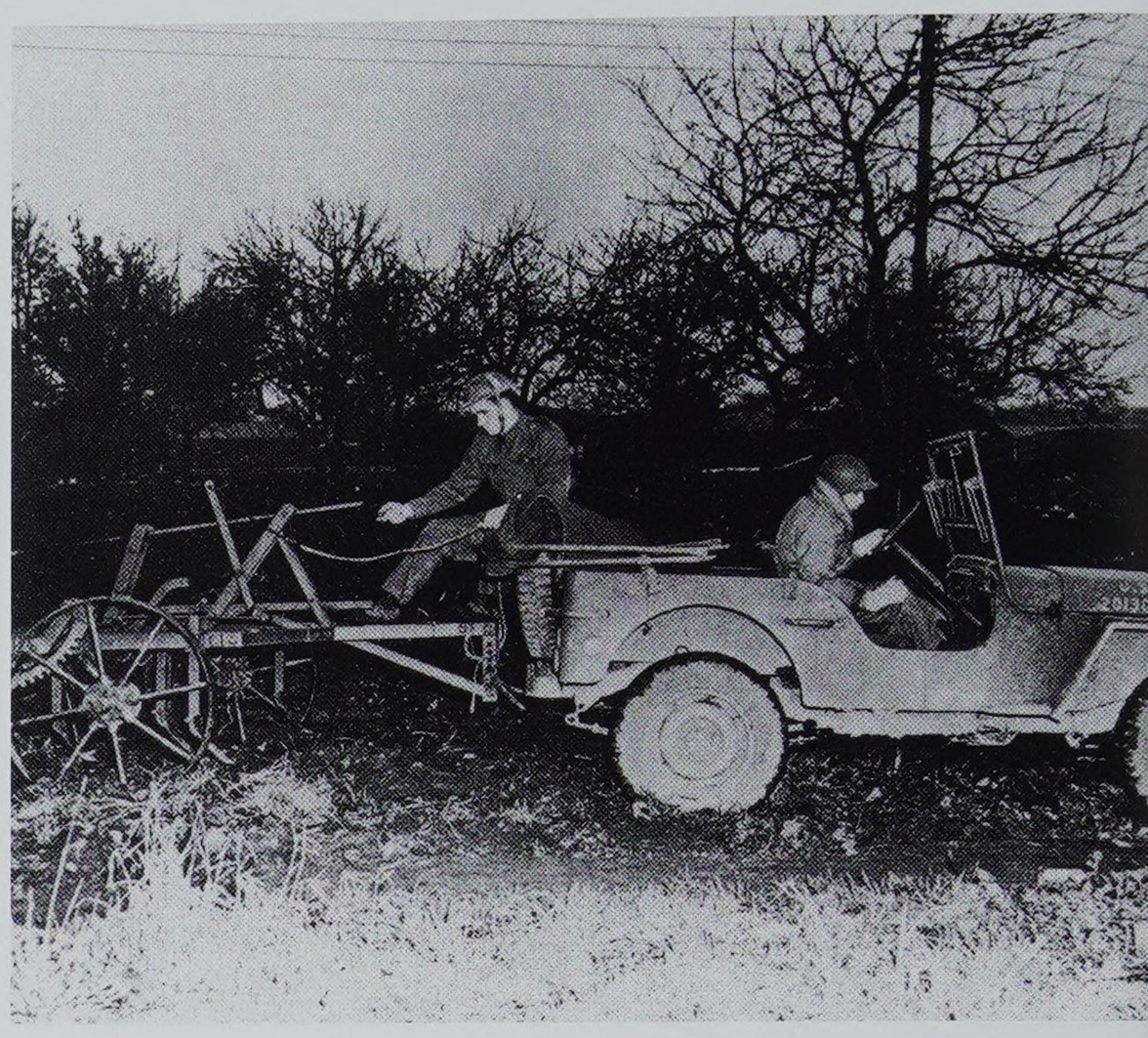
Ernie Pyle

Si l'on excepte quelques exemplaires ayant été envoyés aux Philippines suffisamment tôt pour prendre part aux combats contre les Japonais, les premières véritables utilisations opérationnelles de la Jeep interviennent lors du débarquement des Marines à Guadalcanal le 7 août 1942, ainsi qu'à l'occasion de l'opération *Jubilee* le 19 août 1942 (raid sur Dieppe), où quelques Jeep canadiennes seront les premières à débarquer sur le Vieux Continent et, surtout, lors de l'opération *Torch* (débarquement en Afrique du Nord) le 8 novembre 1942.

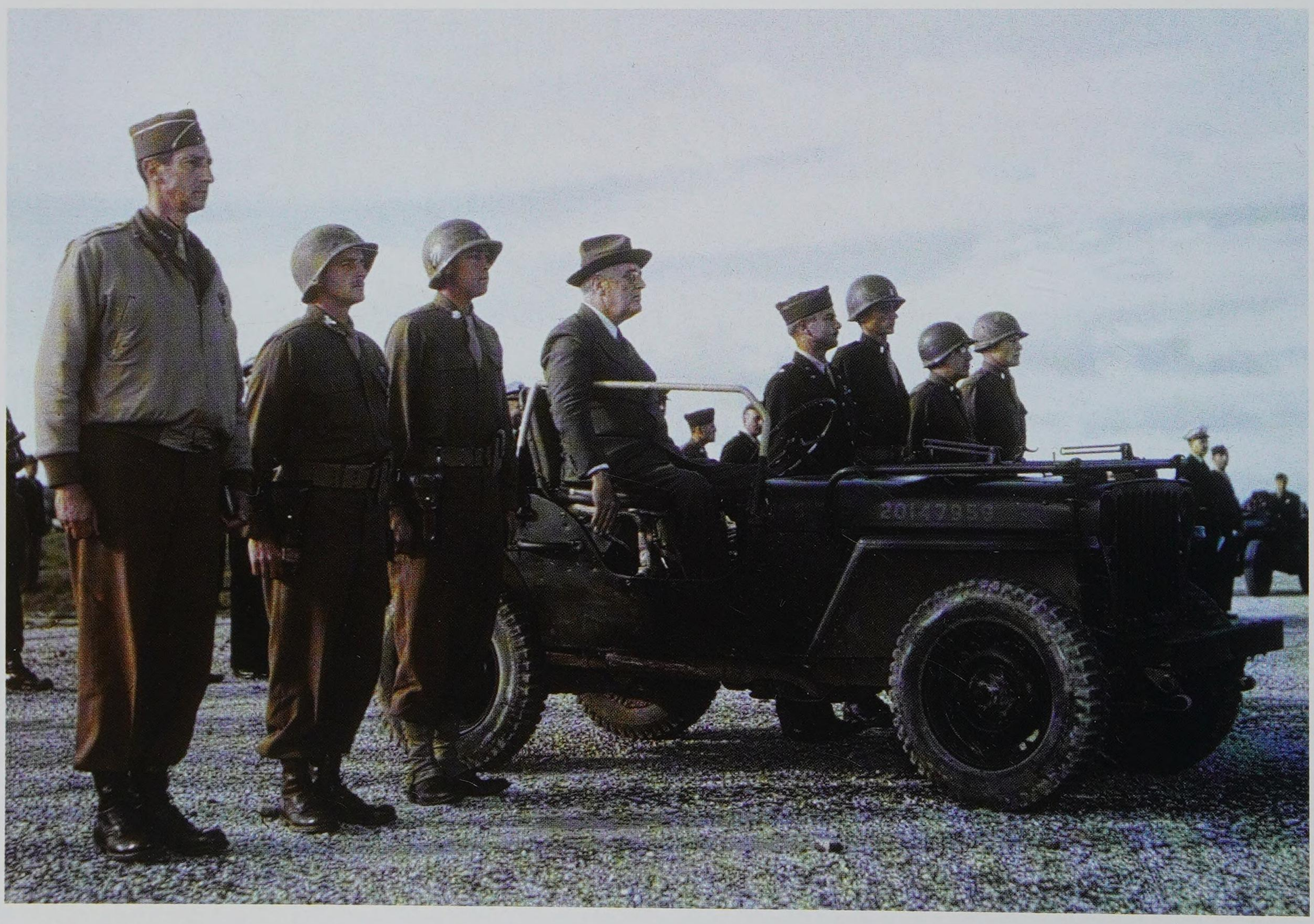
À l'occasion d'une présentation de matériels automobiles, une Ford GPW aide à la mise en place d'un camion lourd White 6x4 revêtu d'une peinture type "désert".



Des Jeep sont montées dans un avion de transport Curtiss C 46 Commando. La large section de la carlingue de ce bimoteur n'impose pas un démontage partiel préalable de la Jeep.



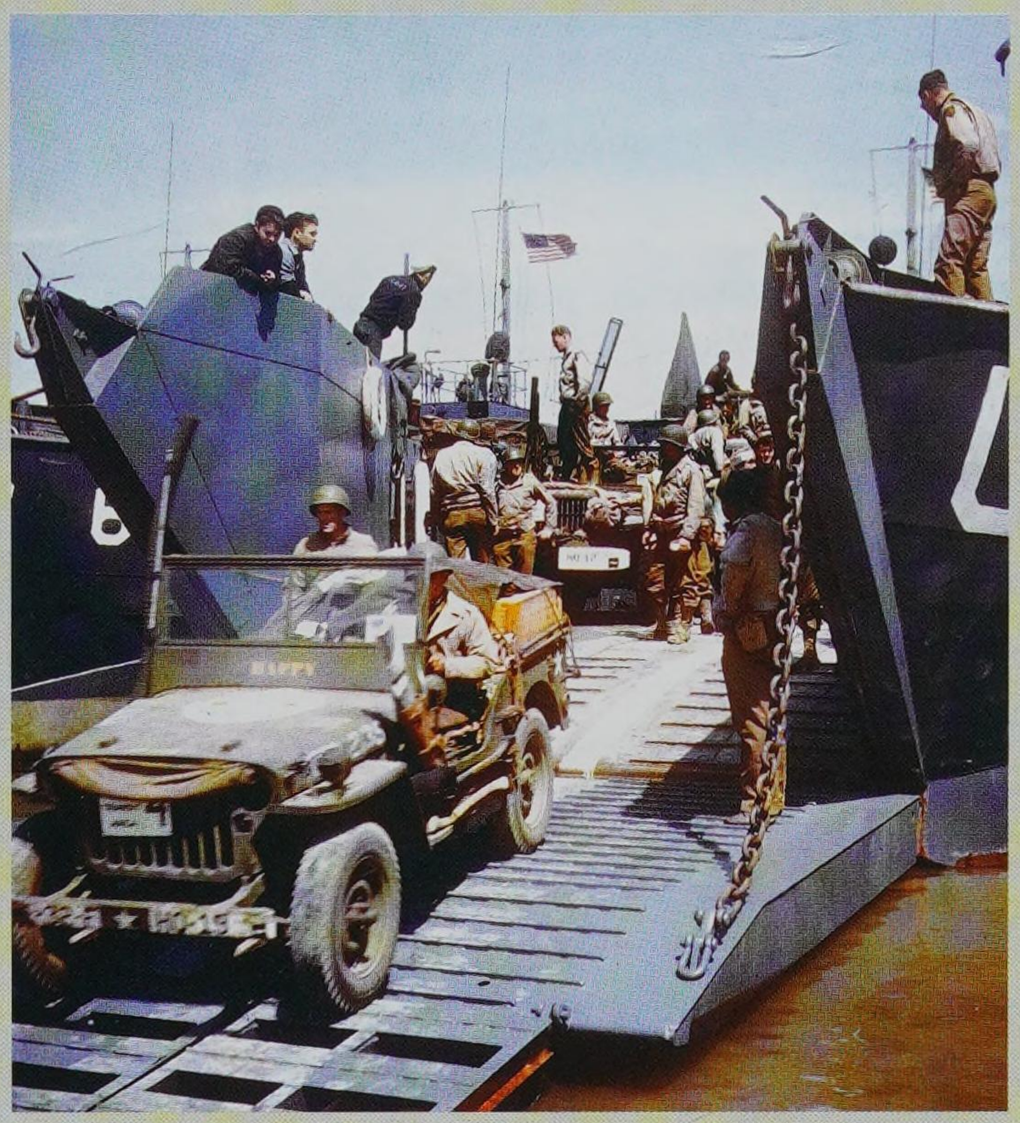
L'US Army participe à sa manière à l'effort de production agricole engagé par les Britanniques (1944).



Lors de la conférence de Casablanca en janvier 1943, le président Franklin D. Roosevelt, assis dans une Jeep et déjà très marqué par les premières manifestations de sa longue maladie, passe les troupes alliées en revue. À gauche, on peut reconnaître le général Mark W. Clark (1896-1984).

Les Jeep du Jour J

Des parachutistes de la 101e division aéroportée s'entraînent à débarquer d'un planeur Horsa dépourvu de ses ailes.



Happy, *une Jeep du 32e bataillon d'artillerie de campagne dotée d'un* fording kit *monte en marche arrière dans un LST. Dans quelques heures, l'immense armada de bâtiments prendra la direction des plages normandes.*

*Des Jeep qui viennent d'être remontées par une unité spécialisée de l'*US Ordnance *arrivée en Normandie dès le 16 juin 1944 attendent, stockées dans un champ, d'être livrées aux unités.*

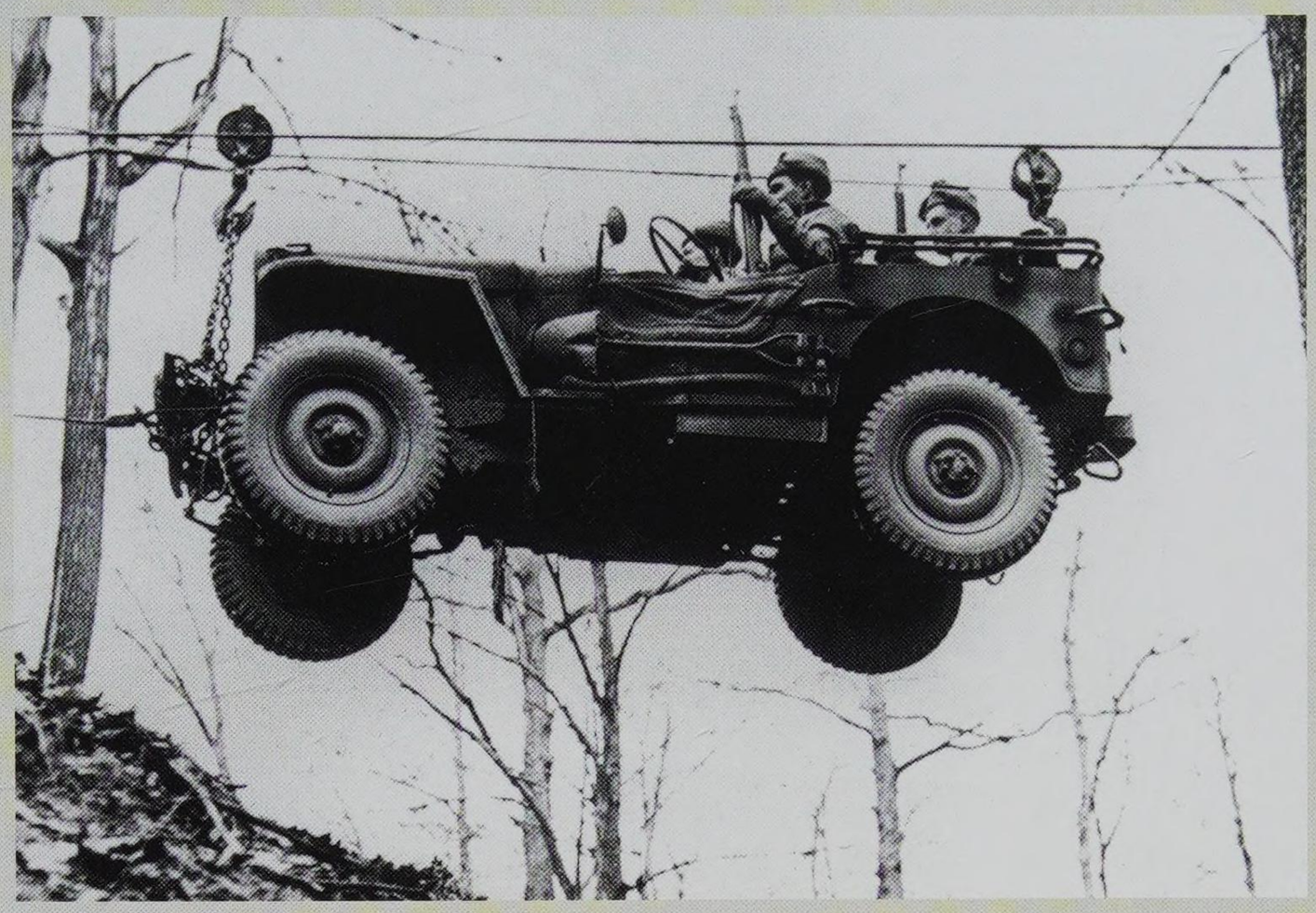
Les Jeep des Marines

Des Marines s'entraînent à débarquer sur la plage de New River en Caroline du Nord ; en panne, la Jeep doit être poussée à bras fermes vers le rivage. Le véhicule quittant la barge de débarquement est une camionnette International, 4x4, 3/4 ton (octobre 1942).

Des hommes de la 2e division de Marines invitent par haut-parleurs la garnison d'une île récemment conquise à se rendre (juillet 1944).

Franchissements de coupures

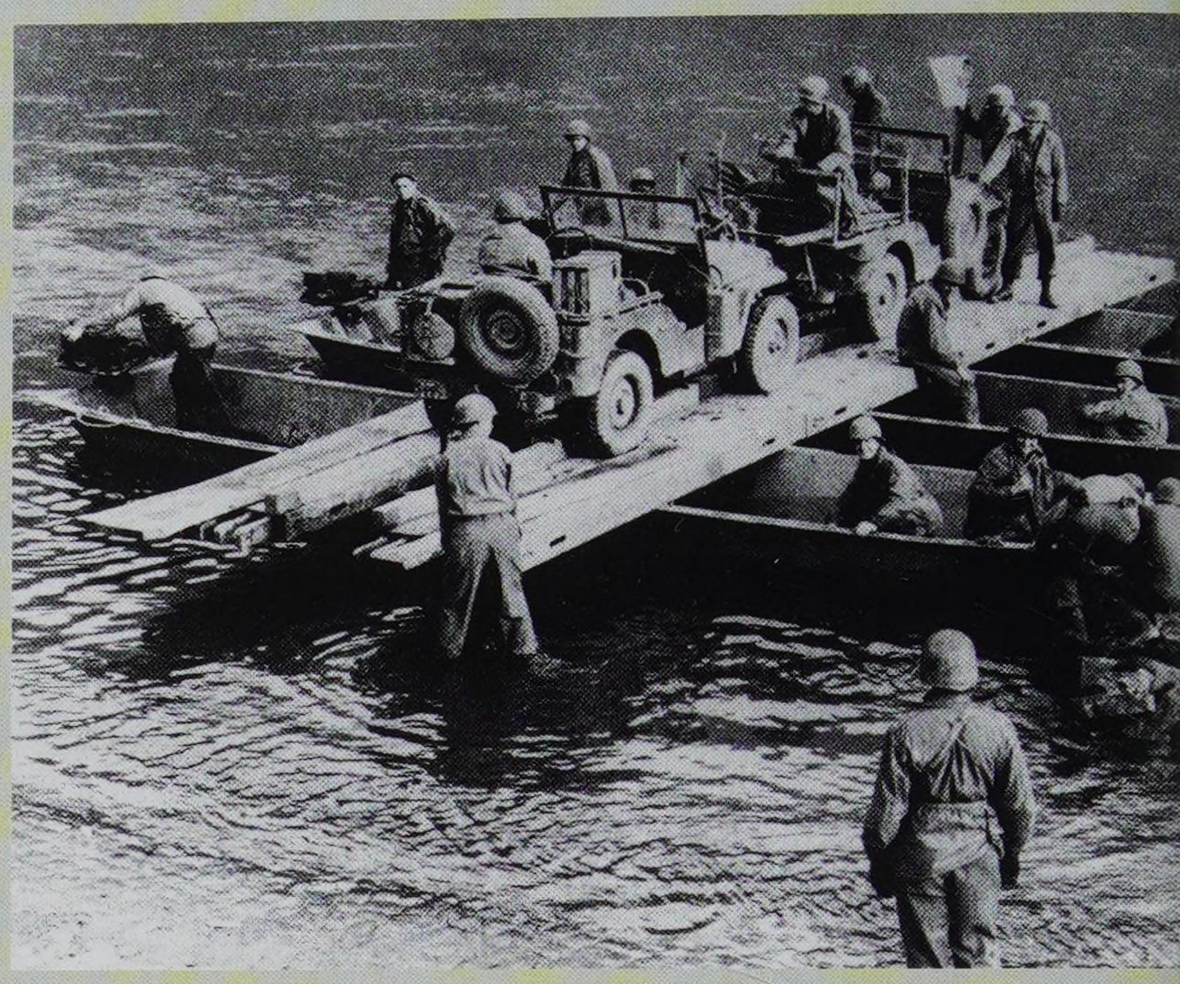
Des hommes de l'artillerie côtière s'entraînent au franchissement d'une coupure au moyen d'un trolley. Très spectaculaire, ce type d'exercice, s'il est courant à l'instruction, n'est de fait jamais réalisé en opération (Fort Sheridan, Illinois, mars 1942).



Autre grand temps des séances d'entraînement : la confection d'un radeau de fortune avec bottes de paille ou fagots de bois et toiles de tentes. Impressionnant, mais toujours aussi peu applicable au combat.

Franchissements de coupures

Les hommes du 105th Medical Battalion *ont enveloppé dans une bâche étanche leur Ford GP et s'entraînent, à Fort Jackson (Caroline du Sud), à traverser un plan d'eau. Ce mode de franchissement implique qu'il n'y ait ni courant, ni remous. La faiblesse du bord franc à l'avant du dispositif ne laisse en effet guère de marge de sécurité (juillet 1942).*



Des soldats de la IIIe armée US franchissent le Rhin dans la région de Coblence sur une portière (1945).

Une Jeep de la 45e division (VIIe armée) franchit à gué la Moselle, la tresse blanche tendue en travers du fleuve indique le chemin à suivre, préalablement déminé.

Le lieutenant-général Joseph W. Stilwell, surnommé Vinegar Joe *en raison de son caractère rugueux, franchit à gué, le dimanche de Pâques 1944, une rivière dans le nord de la Birmanie.*

Un LCVP de la Navy (Landing Craft Vehicle Personnel) *transportant une Jeep passe devant le pont de Remagen qui s'est effondré dans le Rhin, fragilisé par les tirs ennemis et les incessants convois le franchissant.*

Une Jeep baptisée Always Ruth, *en souvenir sans doute d'une épouse laissée au pays, traverse Valognes (Manche) massivement détruite par les combats. Les équipes du génie avec leurs GMC bennes et leurs pelles-grues dégagent les décombres pour faciliter la traversée de la ville par les convois qui montent au front (20 juin 1944).*

*En novembre 1944, le capitaine Clark J. Wood, aumônier militaire de l'église méthodiste et originaire de la petite ville de Lebanon (Oregon) s'apprête à partir pour une tournée pastorale. Il est accompagné de son assistant, le 1re classe George McCain de Delhi (Indiana). En moyenne, chaque dimanche, ce pasteur célèbre neuf offices et parcourt près de 250 km. Les marquages sur sa Jeep personnelle indiquent que le véhicule est affecté à la compagnie d'état-major (HQ) du 196e bataillon de l'*US Ordnance *(1960) dépendant du commandement régional de Bretagne ou* Britanny Base Section *(BBS).*

Été 1944, un flot incessant de convois alliés traverse Cherbourg.

À proximité de Dreux, qui a été libérée le 18 août 1944, un aumônier célèbre la messe, sa Jeep personnelle lui sert d'autel.

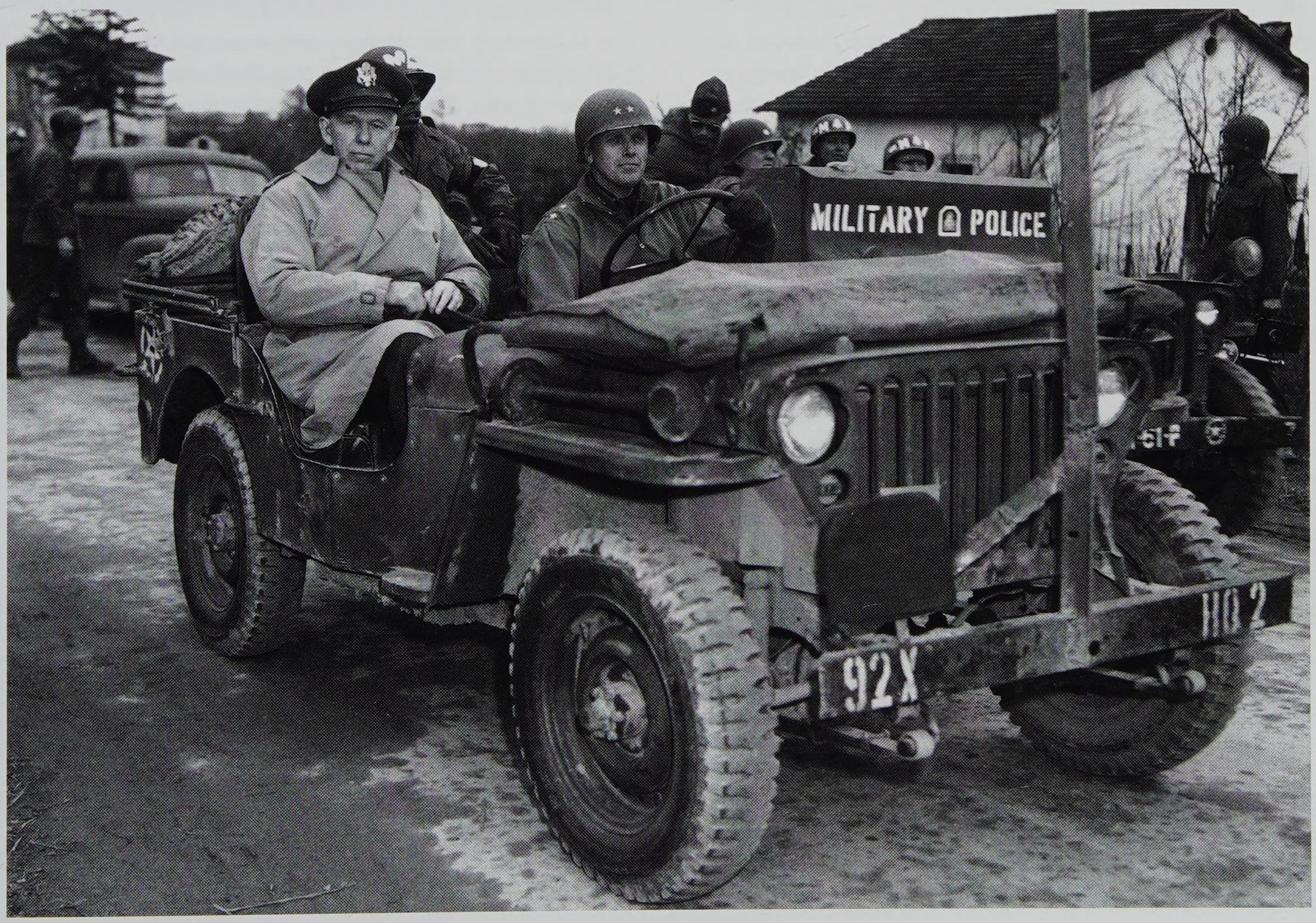
*Chose peu connue, des Américains d'origine japonaise ont combattu avec une totale loyauté dans les rangs de l'*US Army, *notamment en France et en Italie. Pour d'évidentes raisons, ces forces n'ont pas été envoyées dans le Pacifique (1944).*

À l'issue des combats pour la libération de l'Alsace, des milliers de prisonniers allemands sont regroupés dans la caserne Manteuffel à Strasbourg avant d'être dirigés dans des GMC vers les camps.

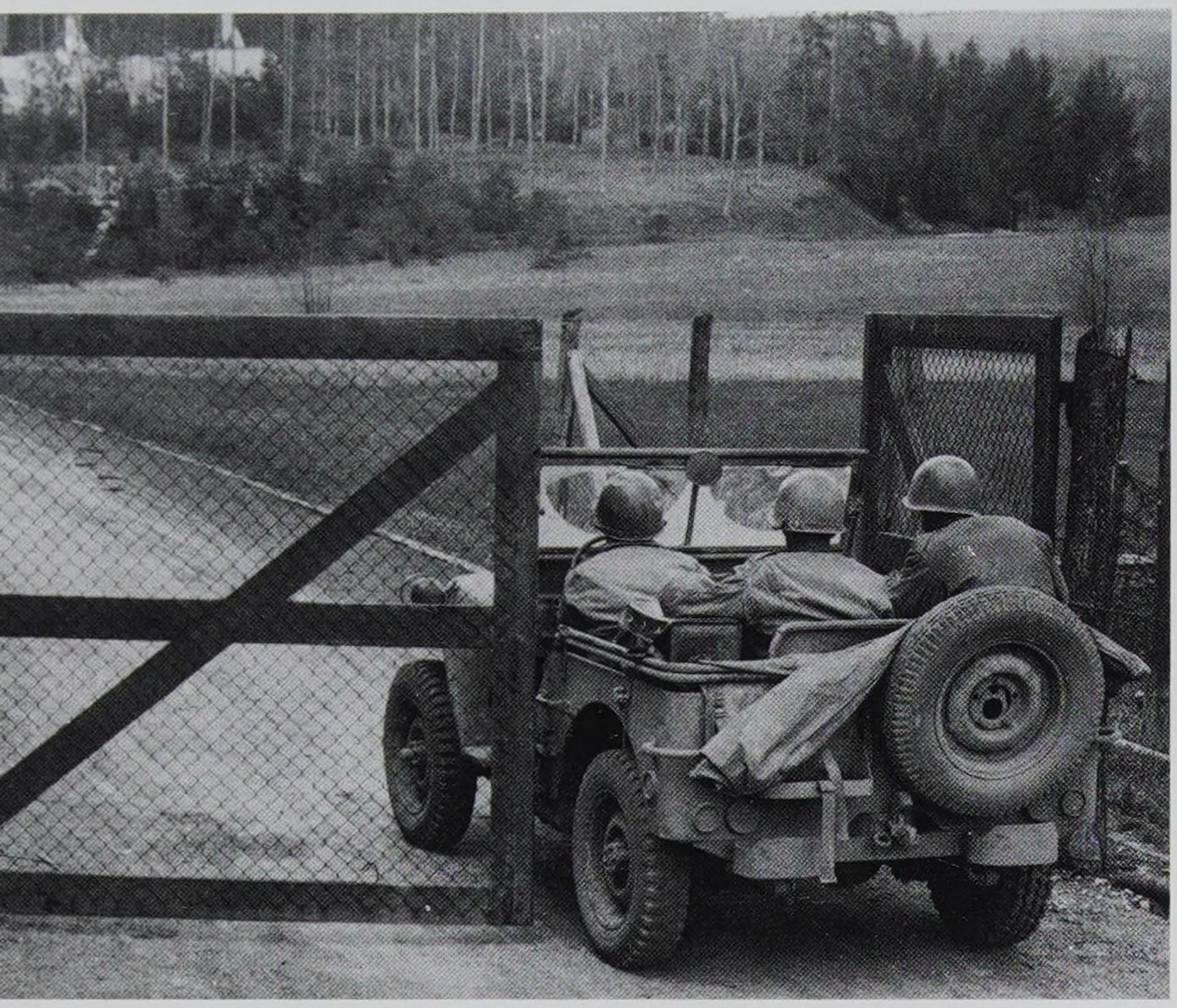
Le samedi 16 décembre 1944, le général von Rudstedt lance une offensive dans le secteur plutôt tranquille des Ardennes belges. Les Allemands profitent des conditions climatiques qui clouent au sol l'aviation alliée. Leur objectif est d'atteindre la Meuse dans le secteur Liège-Namur, puis de pousser jusqu'à Anvers par où transite l'essentiel des approvisionnements. L'épisode de la résistance de la 101e division aéroportée dans Bastogne, au cours de ces combats, est restée célèbre. Le 22 décembre, le temps s'améliore et l'aviation peut à nouveau intervenir et paralyser les communication ennemies. À la fin de janvier 1945, cette ultime contre-offensive allemande est totalement enrayée.

Le sergent Clarence Pfeifer, originaire du Montana, armé d'un pistolet mitrailleur M3, dit "grease gun", *et le 1re classe Sherman Maness, originaire de l'Arkansas, ramènent deux prisonniers allemands capturés près de Longchamp (Belgique) le 13 janvier 1945. La Jeep porte les marquages de la compagnie de commandement (Hq Co) du* 63rd Armoured Infantry Battalion *(11e division blindée US).*

Dans une rue de Verdingen en mars 1945, le soldat Jullius Guttman renseigne l'équipage d'une Jeep du 380e bataillon d'artillerie de la 102e division d'infanterie (IXe armée). Un panneau indicateur signale la proximité du pont sur le Rhin Admiral Graf Spee. *Le véhicule est doté d'équipements réalisés sur le terrain et courants à l'époque : un pieu coupe-fils pièges, des garde-boue sur les roues avant. On peut noter aussi l'installation d'essuie-glaces supplémentaires, de petits projecteurs de chaque côté du pare-brise et d'une trompe sonore.*



*Au cours d'une inspection sur le front en Italie dans la zone de la Ve armée en février 1945, le major général Edward M. Almond, commandant la 92e division d'infanterie conduit lui-même la Jeep à bord de laquelle a pris place le général George C. Marshall, chef d'état-major de l'*US Army. *Cette division offre la particularité d'être composée de soldats de couleur. Le chauffeur du général, le T/S James Floyd a pris place, selon une pratique courante, à l'arrière du véhicule. Au second plan, on aperçoit une Jeep de la* Military Police *dotée d'un pare-brise blindé.*



Une patrouille américaine entre dans l'ancien centre de commandement de Bad Nauheim. Cet important quartier général créé en 1939 a tout d'abord servi de PC à Hitler lors de la campagne de France de 1940, puis, à nouveau, au général von Rundstedt lors de l'ultime offensive de la Wehrmacht dans les Ardennes. Cet ensemble partiellement détruit par les bombardements alliés est constitué de kilomètres de galeries dotées de l'air conditionné et pouvant accueillir environ trois mille personnes.

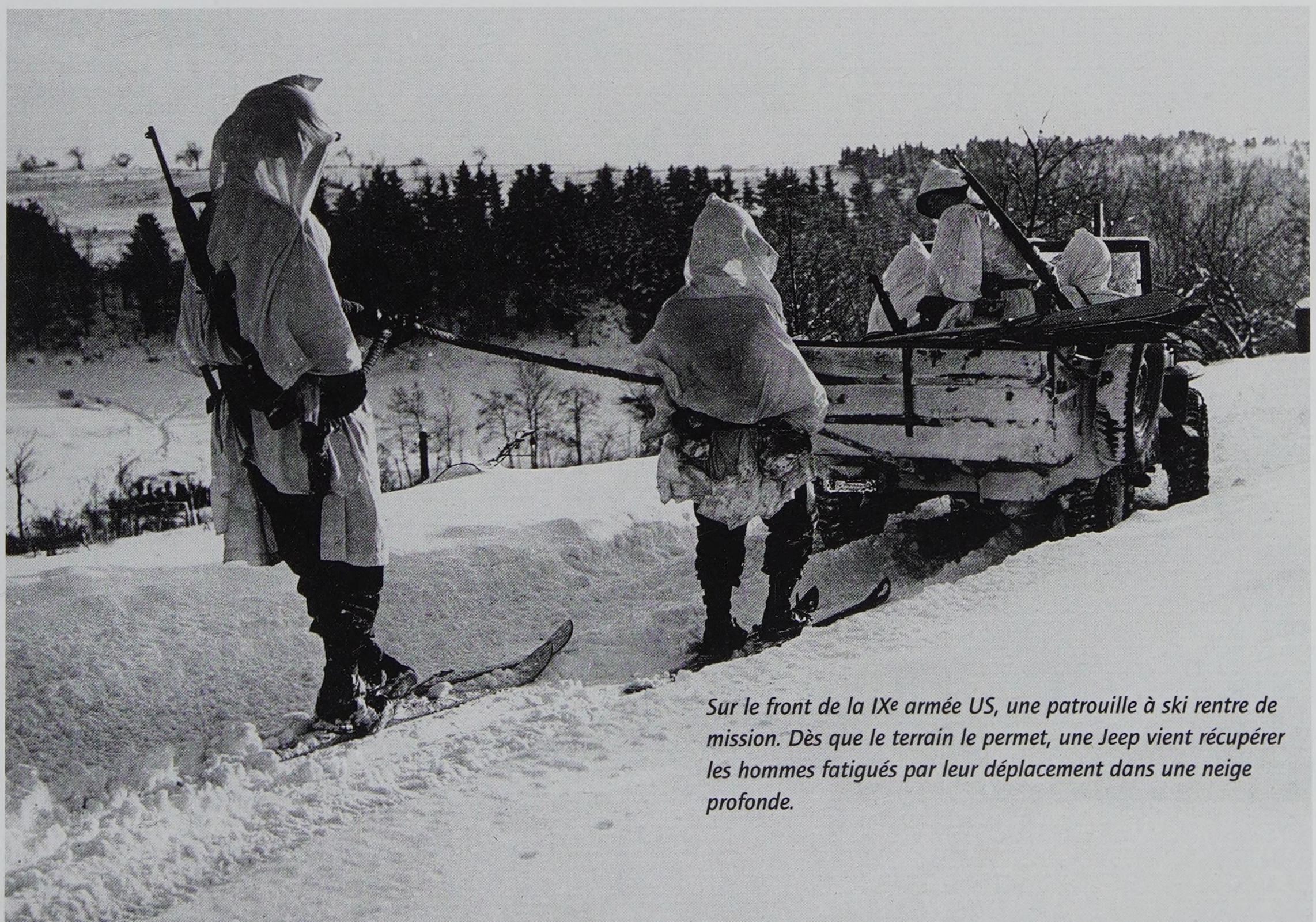
Une colonne de véhicules de la 11th Armored Division *(IIIe armée US) fait une courte halte dans la rue principale de Miessenheim avant de faire mouvement vers la ville d'Andernach (9 mars 1945). La Jeep d'une unité sanitaire, à droite, est dotée d'un pieux métallique destiné à couper les fils pièges tendus en travers des itinéraires ; quant au véhicule au centre, il a reçu un panier permettant de transporter les divers impedimenta de son équipage.*

La première Jeep à avoir franchi la frontière allemande après avoir traversé les obstacles de la ligne Siegfried fait halte en gare de Roetgen (14 septembre 1944). Le "S" précédant le numéro de matricule (2047326) signifie que le véhicule a été antiparasité.

Le général Dwight D. Eisenhower, commandant suprême des armées alliées en Europe, signe des autographes lors d'une visite effectuée avec une délégation du Congrès conduite par le sénateur du Montana, Burton K. Wheeler, auprès de prisonniers tout juste libérés. En cette occasion, le général Eisenhower rassure les GI en leur affirmant que tous les moyens seront mis en œuvre pour les rapatrier au plus vite aux États-Unis (juillet 1945).

Les troupes de la 2e division US (IIIe armée) sont chaleureusement accueillies au cours de leur traversée d'un village tchécoslovaque. Le pays occupé dès 1939 n'a commencé à être libéré qu'à partir du 1er mai 1945, les forces allemandes ayant résisté jusqu'au dernier moment. La Jeep porte les marquages du 38e bataillon d'artillerie de campagne (6 mai 1945).

Afin de veiller à la bonne tenue des troupes en permission dans Marseille et éviter ainsi tout incident, des patrouilles mixtes associant policiers français et hommes de la Military Police *sont constituées. La Jeep porte les marques de la* Delta Base Section *(DBS), une circonscription administrative regroupant le sud-est de la France, et du 93e bataillon de MP.*



Sur le front de la IXe armée US, une patrouille à ski rentre de mission. Dès que le terrain le permet, une Jeep vient récupérer les hommes fatigués par leur déplacement dans une neige profonde.

Cette Willys MB a été équipée d'un système destiné à améliorer sa mobilité en terrains enneigés ou détrempés, dont la conception est due au capitaine L.S. Rainhart de la 981st Engineer Maintenance Company *(Luxembourg, 1944).*

Le flamboyant général George Patton (1885-1945), chef de la IIIe armée a toujours apporté une grande attention à la personnalisation de ses véhicules. Il en est des Jeep de Patton comme des chapeaux de Napoléon, plusieurs musées en possèdent un exemplaire, celui-ci est désormais exposé au musée de Fort Knox.

La Libération de Paris (août 1944)

"For the French however,
the Jeep will always have a special place in their hearts."
"It was freedom on wheels"

Gerard Corr (1944)

La Libération, le GI, la Jeep...
Toute une époque...

La population discute avec des marins du RBFM. Le véhicule, une Ford GPW (matr. 445 697) porte les marques du 6e escadron de combat.

La Libération de Paris (août 1944)

Un détachement du 11e régiment de chasseurs d'Afrique arrive à proximité de la porte de Versailles. En arrière-plan, on distingue le clocher de l'église Saint-Antoine-de-Padoue, boulevard Lefebvre. La Jeep l'Amance *(matricule 95213) appartient à la 3e compagnie du 11e RCA.*

Une Jeep (matricule 406 665) de la 97e compagnie de QG de la 2e DB (symbole : lettre X avec une barre au-dessus) et un tank destroyer du RBFM font halte boulevard Raspail (24 août 1944).

Une colonne de la 2e DB stationne en bas du boulevard Saint-Michel. Quelques instants plus tard, l'unité va faire mouvement pour réduire les dernières poches de résistance allemande retranchées dans le Sénat. La Jeep amphibie en fin de colonne appartient selon toute vraisemblance au 13e régiment du génie qui, seul, a eu ce matériel en dotation.

Un détachement américain stationne devant la gare Montparnasse, à l'angle de la rue de l'Arrivée et du boulevard du Montparnasse. C'est dans ce bâtiment que le général Leclerc a reçu la capitulation du général von Choltitz, commandant le Gross Paris.

La Libération de Paris (août 1944)

Sur fond de tour Eiffel, les Parisiens accueillent leurs libérateurs place du Trocadéro.

Le 29 août 1944, les troupes américaines défilent sur les Champs-Élysées, les Jeep appartiennent au 110e régiment d'infanterie (28e division US).

De jeunes Parisiennes se précipitent sur une Jeep du 110e bataillon d'infanterie arrivée à la hauteur du Grand Palais.

Un petit souvenir de Paris...

LA JEEP ET LES ALLIÉS

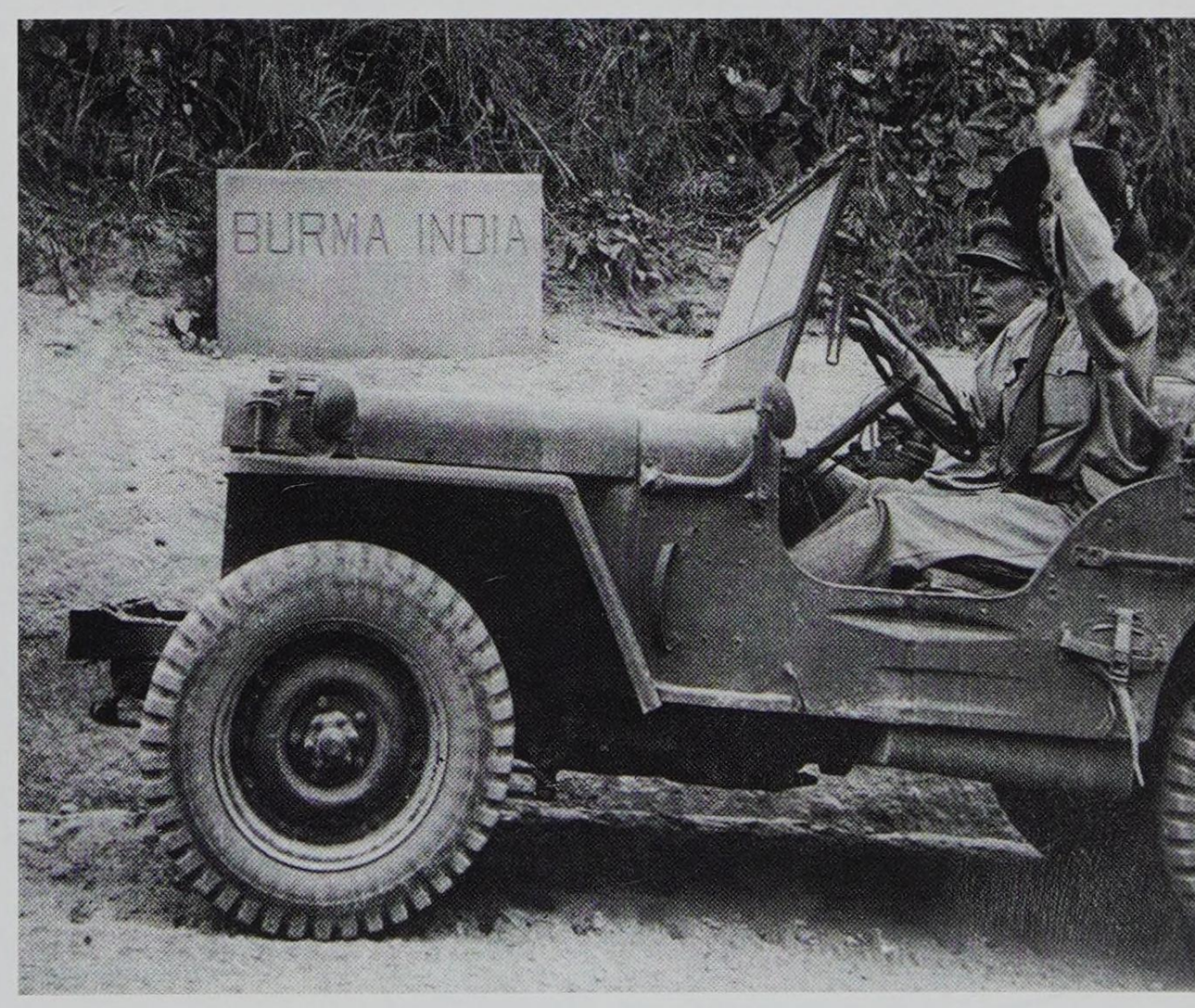
La loi prêt-bail

À la suite de la déclaration de guerre en Europe, le président des États-Unis proclame, le 3 septembre 1939, la neutralité des USA et, conformément au *Neutrality Act* de 1935, décide d'un embargo sur les armes.
Toutefois, dès septembre, Roosevelt demande au Congrès de réexaminer la question. Tenants d'une stricte neutralité et partisans d'une aide aux démocraties s'affrontent. Le Congrès finit par abroger l'embargo et, le 4 novembre 1939, le système dit du *Cash and Carry* – littéralement "Payez et emportez" –, est approuvé. Après l'effondrement de la France en juin 1940, les commandes françaises sont dirigées vers la Grande-Bretagne. Mais rapidement les Anglais, ayant épuisé leurs réserves financières, doivent arrêter leurs commandes. L'attribution de prêts à long terme est écartée, la question de la dette de guerre a laissé de mauvais souvenirs et pollué les relations internationales aux lendemains de la Première Guerre mondiale.
Une formule nouvelle est alors conçue : celle du *Lend Lease*, c'est-à-dire du prêt-bail. Roosevelt s'appuie sur une vieille loi de 1852 qui autorise le secrétaire de la Défense "quand il le juge nécessaire dans l'intérêt public" à donner à bail pour une période de moins de cinq ans les matériels non indispensables à l'*Army*.

Capturée par une patrouille allemande au cours des combats en Normandie, cette Ford GPW britannique est immédiatement réutilisée et retournée contre ses anciens propriétaires (juillet 1944).

La loi permet ainsi de livrer des matériels de guerre aux pays dont le président juge "la défense vitale pour les intérêts des États-Unis" et cela sans paiement comptant.
La loi est définitivement votée en mars 1941.
La Grande-Bretagne reçoit rapidement treize mille véhicules, dont des Jeep. Les autres grands bénéficiaires du *Lend Lease* ont été l'URSS, la Chine, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, les Pays-Bas, la France et le Brésil.

Grande-Bretagne



Sur des pistes détrempées par la mousson en Birmanie, dans un environnement géographique et climatique difficile, les troupes britanniques de la XIVe armée ont bousculé l'ennemi. Une Jeep, sur la route de Tiddim, franchit la frontière sino-birmane marquée par une borne posée par le génie en 1943.

Le 3 septembre 1944, la brigade belge entre dans Bruxelles. La Jeep porte sur le pare-brise une immatriculation britannique (M 5538683) suivie de la cocarde belge noire, jaune et rouge.

Dans un atelier du Royal Electrical Mechanical Engineers *(REME) en Birmanie, une Jeep a été transformée pour manutentionner des charges moyennes, ici la cabine d'un camion type CMP.*

Ford GPW aménagée en véhicule radio par les Britanniques. Comme sur tous les véhicules anglais de l'époque, l'éclairage a été supprimé obligeant les conducteurs à n'utiliser que leurs seuls feux de black-out.

Les Jeep du *Long Range Desert Group* et des SAS

Grâce à la ténacité d'un officier britannique, le major R. Bagnold du *Royal Corps of Signals*, est créé le 3 juillet 1940 le *Long Range Desert Group* (LRDG). Cette unité particulièrement mobile est plus particulièrement destinée à intervenir sur les arrières de l'ennemi.

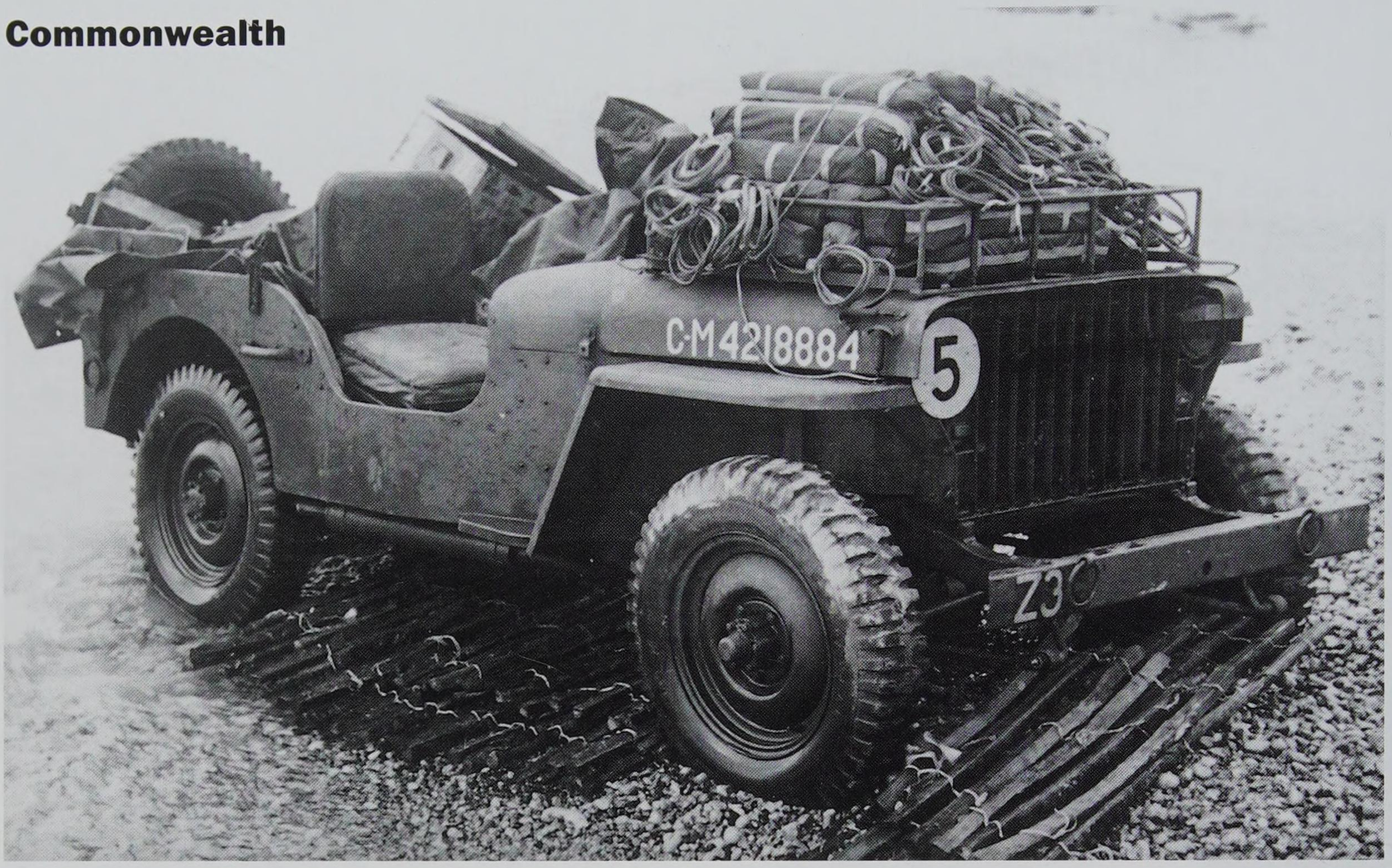
Elle va ainsi s'illustrer en Cyrénaïque, en Tripolitaine, en Égypte contre les forces de Rommel, harcelant sans répit les colonnes de ravitaillement italiennes et allemandes et menant des raids destructeurs sur les aérodromes ennemis.

Au début, le LRDG est équipé de camionnettes d'origine canadienne Chevrolet 15 cwt (750 kg) et 30 cwt (1 500 kg) de type 4x2 achetées localement en Égypte, auxquelles se joignent des Jeep à partir de mai 1942.

Le bataillon sacré hellénique a combattu aux côtés des Alliés au Proche-Orient, menant des raids en profondeur à bord de leurs Jeep.

Pour opérer en profondeur sur les arrières de l'ennemi, les Jeep des LRDG doivent emporter des réserves de carburant, d'eau et de munitions. Quant à l'armement, il est impressionnant comme le montre ce véhicule en opération en 1942 sur lequel sont montées trois mitrailleuses Vickers KO (calibre 303 pouces) et une mitrailleuse lourde Browning M2 de 12,7 mm. Pour améliorer la ventilation du moteur et économiser l'eau du circuit de refroidissement, les montants de la calandre, sauf deux, ont été sciés et un condenseur branché sur le radiateur.

Les unités de SAS s'inscrivent dans la pure tradition britannique des formations spéciales composées d'hommes d'initiative, de préférence peu conformistes. Pendant le conflit, elles sont engagées dans des opérations coup de main où audace et imagination peuvent donner leur pleine mesure. Fortement armées, les Jeep des SAS transportent, comme celles des LRDG, des réserves d'eau et de carburant qui leur donnent une grande autonomie, indispensable dans un milieu désertique.



Cette Jeep, une des toutes premières à avoir débarqué sur le Vieux Continent et typique des premières productions, comme en témoigne sa grille de protection du radiateur, porte les marquages de l'armée canadienne. Elle a été abandonnée sur la plage de Dieppe en août 1942 à la suite de l'échec de l'opération Jubilee. *Le pare-chocs avant porte deux anneaux pour le remorquage, un dispositif courant sur les Jeep canadiennes. (ECPAD)*

Un Auster d'observation de la section de renseignement de la 2e division canadienne rentre de mission. Les renseignements recueillis sont immédiatement acheminés au commandement. La Jeep est dotée du premier modèle de calandre ou slat grille.

URSS

Le commandant d'une unité antichar regarde passer un convoi de Jeep tractant des pièces de 37 mm livrées à l'URSS dans le cadre de la loi prêt-bail. Lors d'un entretien à Téhéran avec le président Roosevelt et Winston Churchill, Joseph Staline reconnaîtra que "sans l'aide américaine, les Nations unies n'auraient jamais pu gagner la guerre". Au total, l'URSS a reçu environ vingt mille Jeep.

France

Une section de reconnaissance patrouille sur la route 273 joignant Sienne à Naples (août 1944).

Une Jeep du service de presse du ministère de la Guerre franchit un barrage posé par les Allemands dans le village de Montechenove (Italie, 1944).

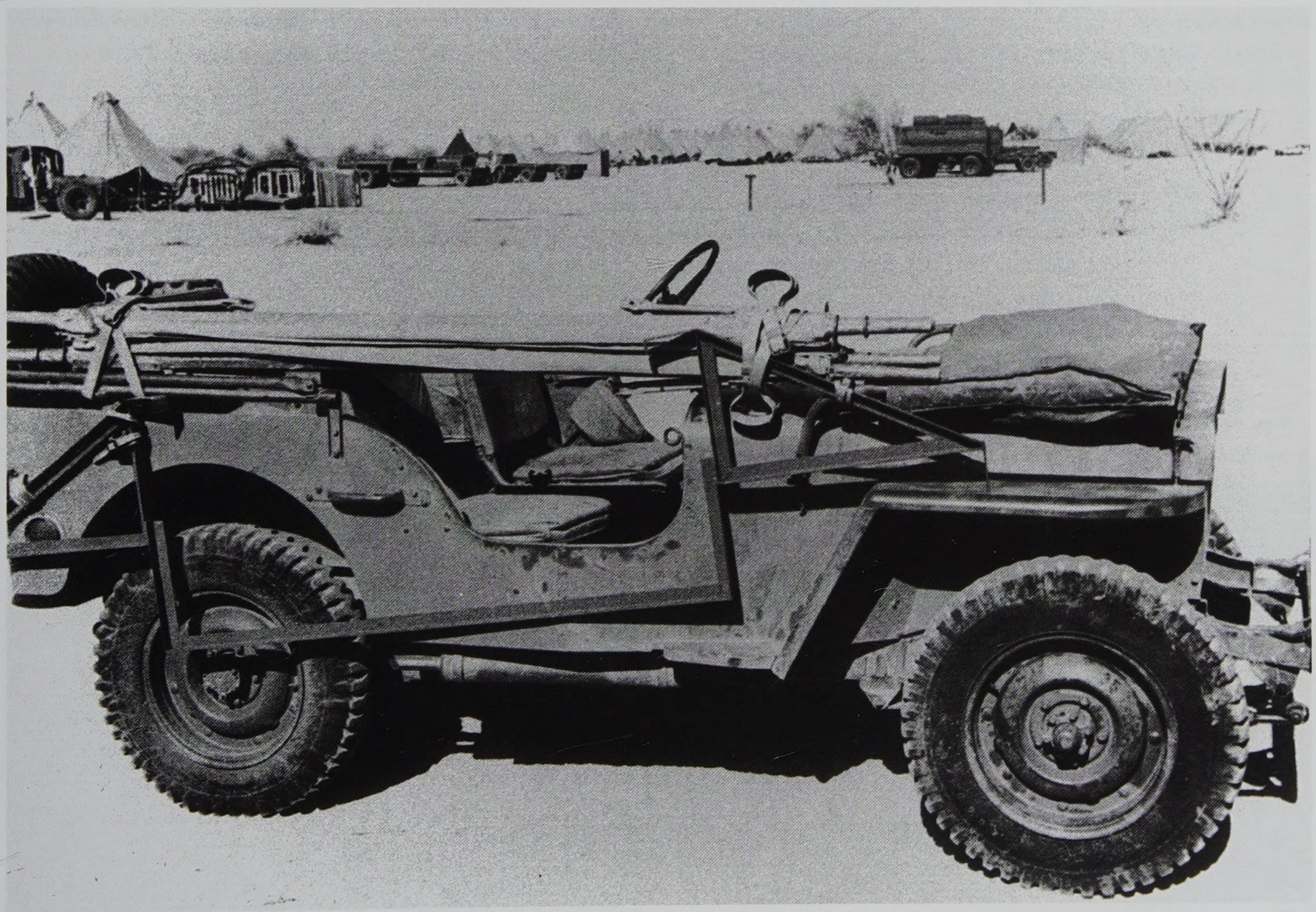
Une unité de zouaves défile dans la ville de La Rochelle libérée par les forces du général de Larminat (18 avril 1945).

Le commandant Reybaud, commandant le 211e bataillon de pont lourd (BPL), ouvre dans sa Jeep (matricule 446 944) le défilé du 11 novembre 1944 à Vienne (Isère).

EAC-263-C-1

LES JEEP SANITAIRES

La Jeep n'est pas à l'origine conçue pour servir de véhicule sanitaire, mais rapidement, ses performances conduisent l'armée à l'utiliser pour évacuer les blessés au plus prêt de la ligne de front. Les premières transformations sont effectuées sur le terrain par les unités elles-mêmes. L'expérience se révélant positive, l'*Ordnance* étudie et teste plusieurs adaptations permettant de transporter jusqu'à cinq brancards.



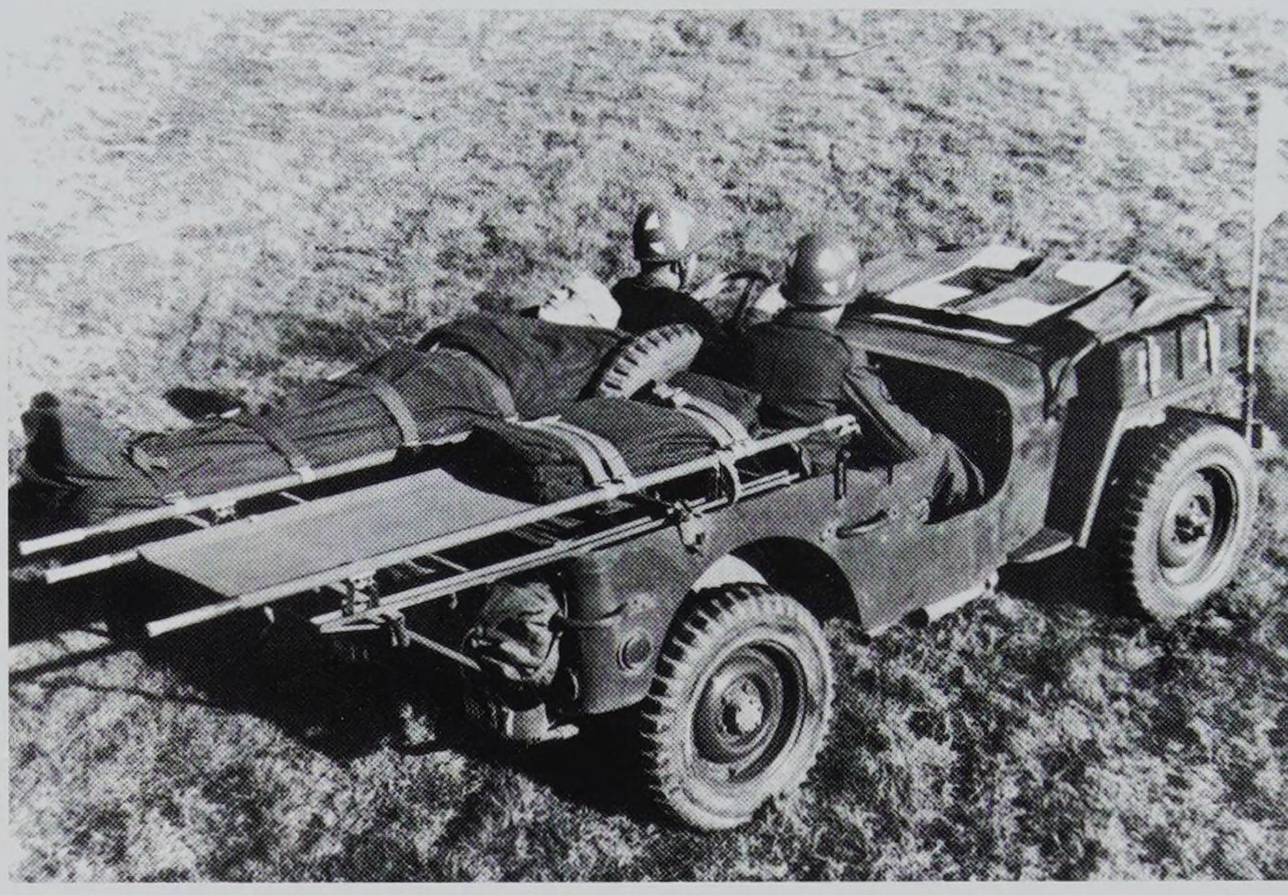
Lorsqu'elle n'est pas en service, cette Jeep sanitaire transporte les brancards et le bâti destiné à les recevoir sur le côté.

Page de gauche : Grâce à l'installation d'un bâti en bois, la capacité de transport de cette Jeep sanitaire a été optimisée, cinq blessés peuvent ainsi être évacués.

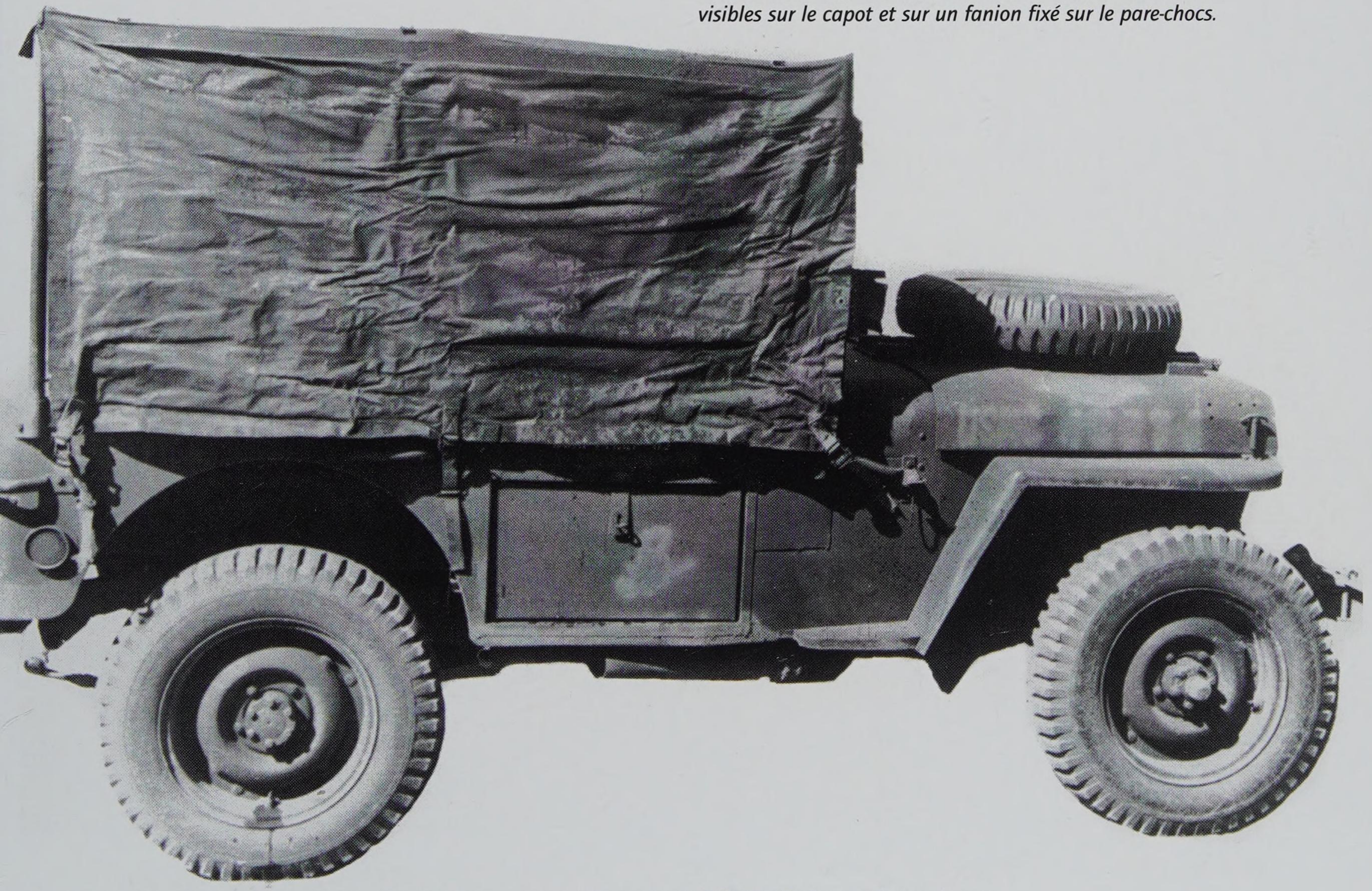
Le général William H. Rupertus, commandant la 1re division des Marines, s'entretient avec des hommes blessés au cours des combats pour la prise de l'île de Peleliu dans l'archipel des Palau (septembre 1944). La Jeep sanitaire est spécialement aménagée pour transporter quatre brancards, elle s'apprête à acheminer les blessés vers un aéroport, d'où ils seront évacués ensuite par avion.

Cette Jeep (matricule 20312233 S) d'une unité sanitaire est munie d'un dispositif très simple permettant de placer deux brancards au-dessus du capot.

La bâche de cette Jeep sanitaire a été modifiée pour assurer une meilleure protection pour les deux blessés transportés.



La Jeep présente de multiples avantages : elle est disponible en grand nombre, elle peut intervenir grâce à sa mobilité au plus prêt de la ligne de feu et évacuer rapidement les blessés. La diversité des transformations témoigne de la créativité des unités. Sur ce modèle, deux brancards sont placés à l'arrière, la roue de secours a été repositionnée au milieu du véhicule. Des fournitures médicales ont été rangées dans des boîtes en fer placées sur les ailes. Afin de permettre une identification certaine, les insignes réglementaires (croix de Genève) sont visibles sur le capot et sur un fanion fixé sur le pare-chocs.



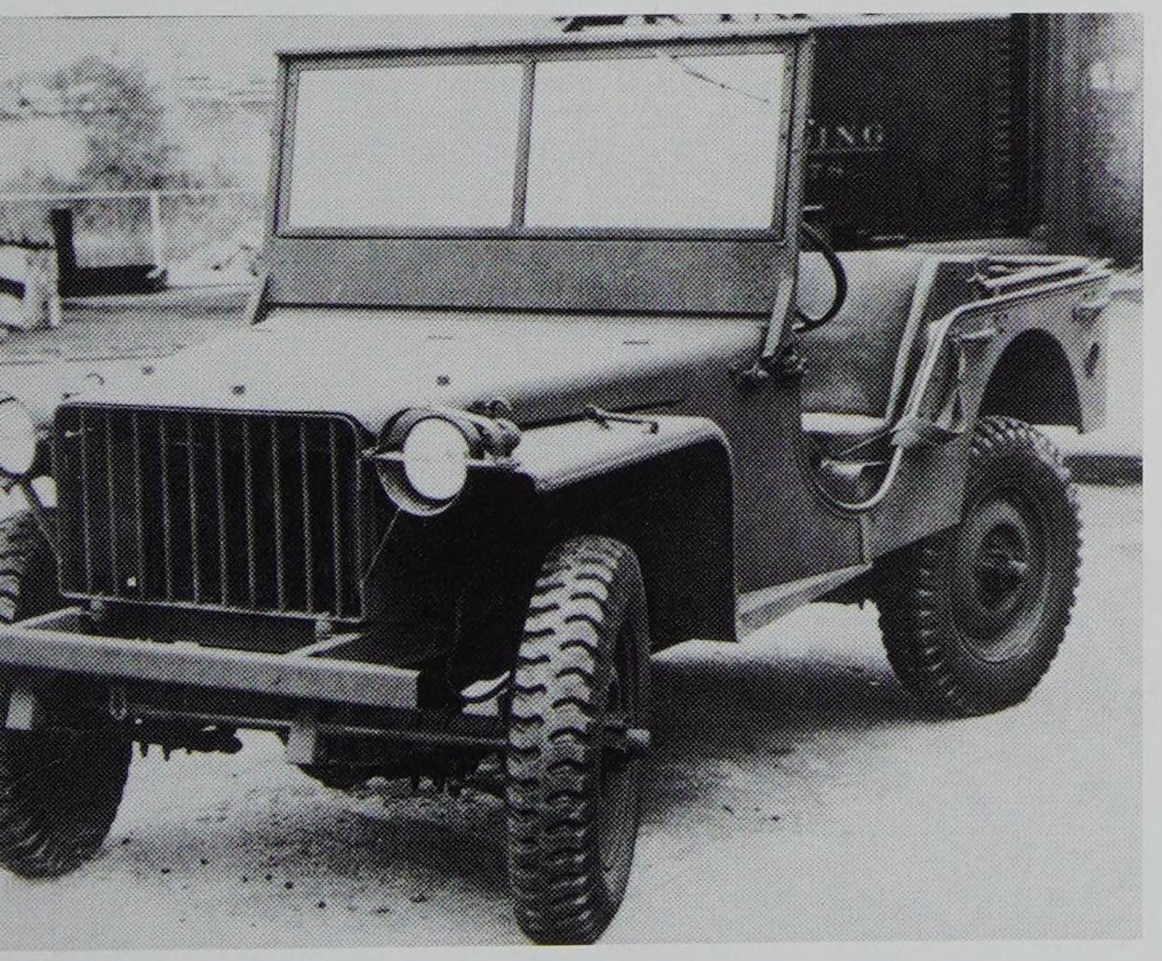
En cas de nécessité, une bâche protège les blessés, mais empêche toute visibilité latérale pour le conducteur.

LES JEEP SPÉCIALES

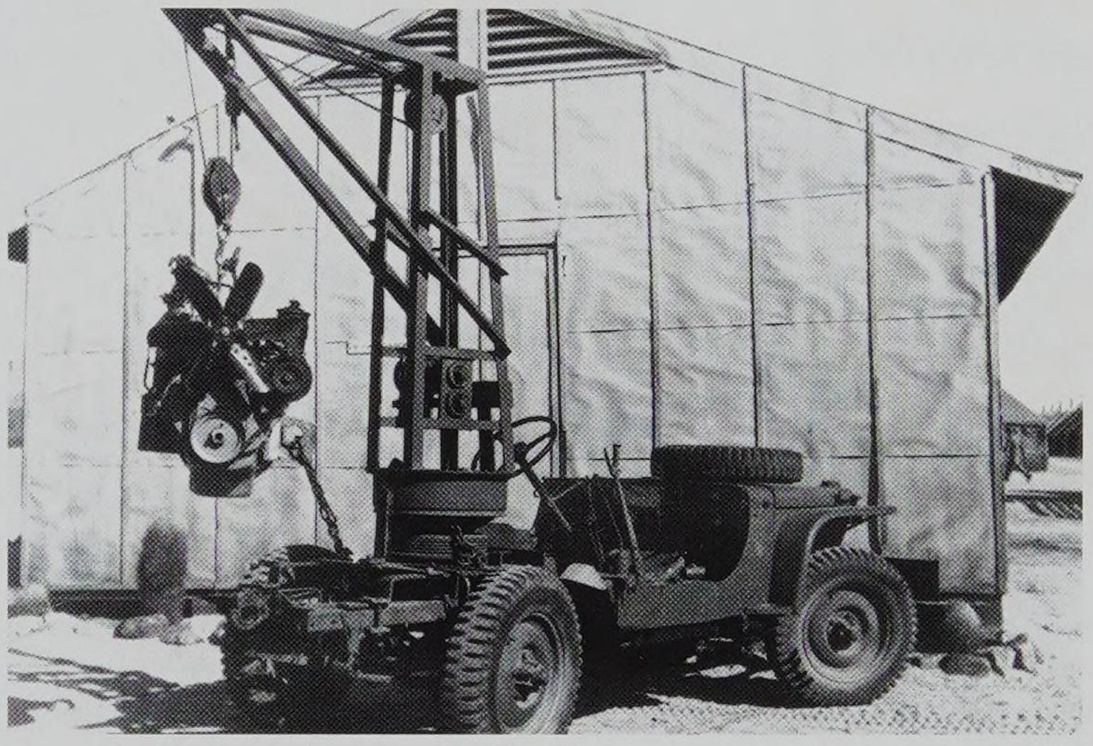
Rarement un véhicule aura autant inspiré ingénieurs et inventeurs en tous genres. La Jeep a été allongée, allégée, blindée, armée de canons ou de lance-roquettes, dotée d'un troisième essieu ou d'un train chenillé à l'arrière... Toutefois, paradoxalement, ce foisonnement d'études et de prototypes n'a que très peu débouché sur des productions en série.

Jeep à quatre roues directrices

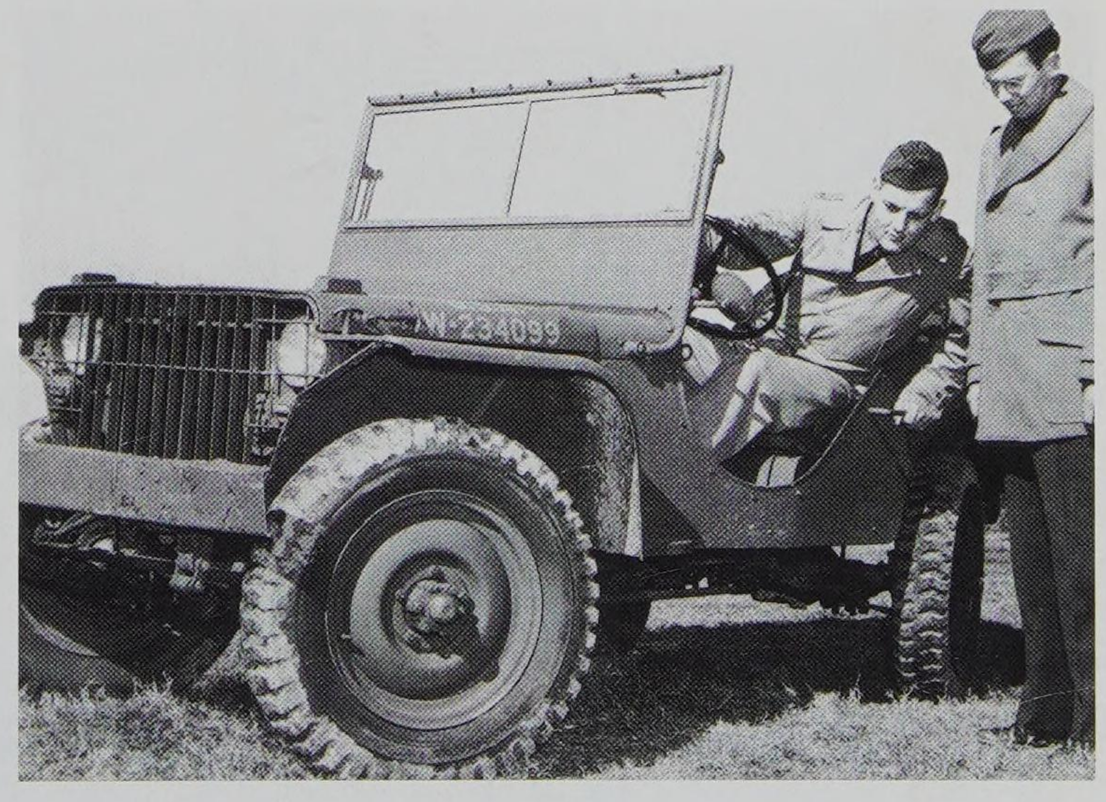
Dès l'origine du programme, la Jeep à quatre roues directrices est demandée par l'*US Army*. Toutefois, ce dispositif, n'apportant pas réellement d'avantages en terme de mobilité mais rendant la fabrication plus complexe et la conduite plus délicate, est abandonné.



Bantam BRC40 à quatre roues directrices ; si le concept rencontre l'adhésion de certaines armes utilisatrices (cavalerie et infanterie), le QMC *s'y montre plutôt hostile.*



*Non acceptée par l'*US Army, *devenue sans utilité et donc promise à la ferraille ou à la réforme, cette Bantam à quatre roues directrices a été récupérée par un dépôt de l'*Ordnance *et transformée, sans véritable souci esthétique, en engin de levage léger. Les quatre roues directrices offrant un rayon de braquage réduit constituent assurément, dans un dépôt, un avantage pour manœuvrer dans des espaces et entrepôts réduits et encombrés (1941).*



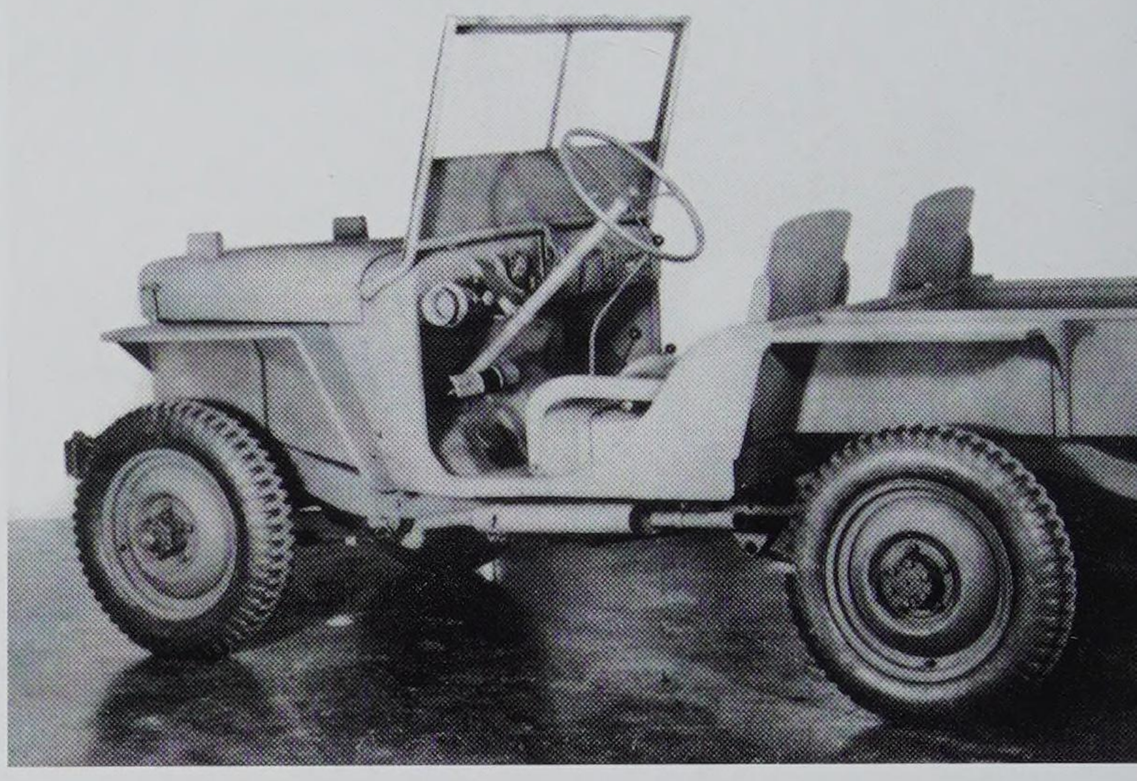
Le 1er novembre 1941, les lieutenants Seabury et Buchanan de la 162nd Signal Photographic Company *essaient au camp Robinson une Ford GP (matr. 234099) à quatre roues directrices.*

Jeep légères

Dès les premières étapes de la conception de la Jeep, les ingénieurs ont été confrontés à un problème récurrent : celui du poids du véhicule. En effet, le cahier des charges défini par l'armée a fixé pour le futur matériel un poids de 590 kg qui a constitué une véritable gageure impossible à satisfaire.

Malgré cela, l'idée d'un véhicule très léger n'a pas été définitivement abandonnée. Des études, réalisations et essais de Jeep légères ont ainsi continué jusqu'en 1943. La démarche a donné naissance à quelques prototypes de Jeep dites "dépouillées" (en anglais *stripped*), dont la Willys MB-L.

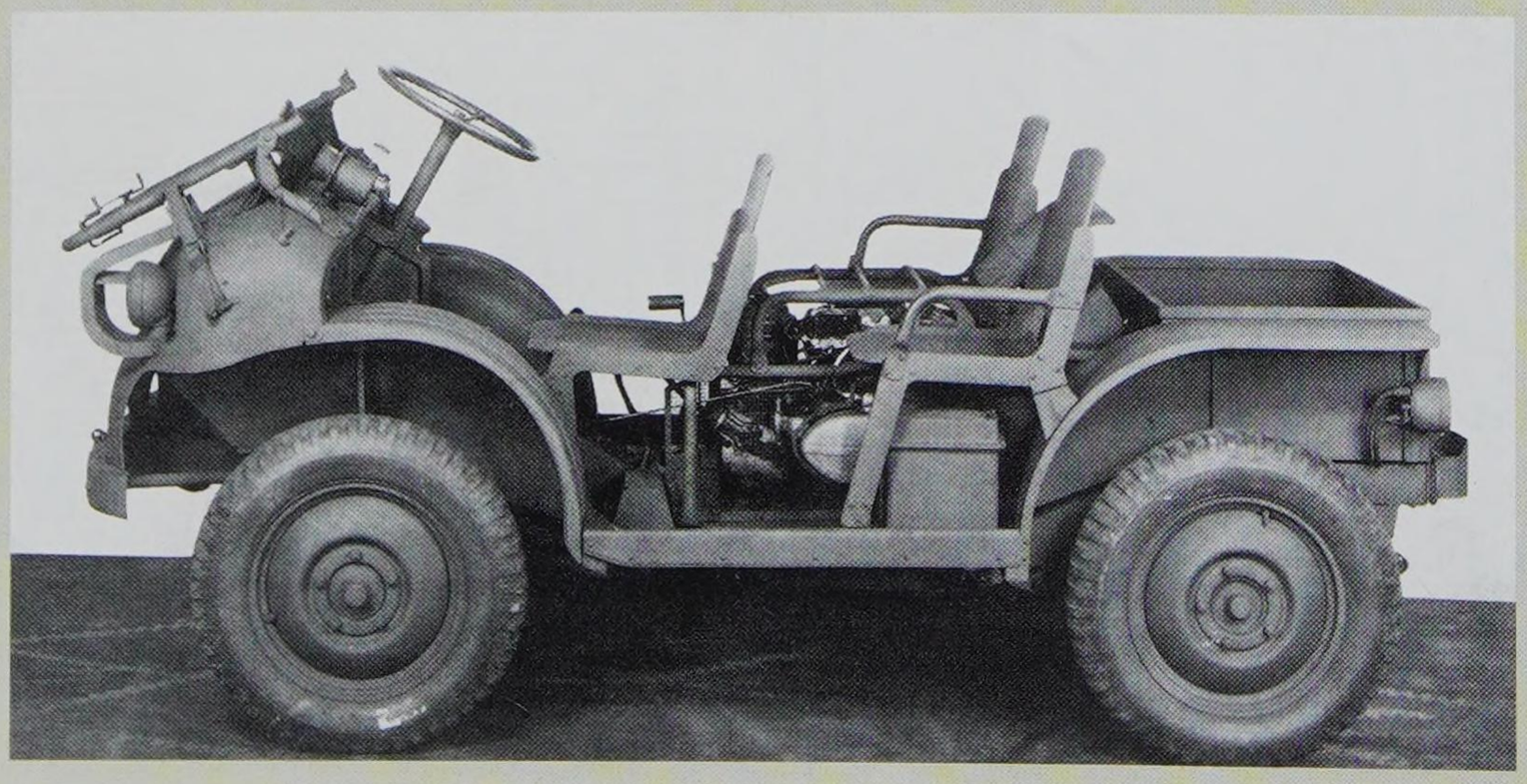
La première concrétisation de ces recherches remonte à 1942. Elle est due à la société Crosley qui conçoit un prototype animé par un moteur Waukesha. Une petite série de trente-six exemplaires d'un poids de 510 kg est commandée en novembre 1942. Les essais du véhicule surnommé *Pup* s'avèrent peu satisfaisants, en raison notamment de problèmes de maintenance, de faible charge utile, de performances insuffisantes en tout-terrain. Aussi, le programme de Jeep légères est-il abandonné.



Début 1943, Willys présente son modèle MB-L. Le véhicule en ordre de marche, tous pleins faits, pèse 754 kg, il peut se déplacer à 103 km/h et dispose d'une autonomie de 360 km.

La Willys modèle WAC

Le modèle WAC (pour Willys Air Cooled) conçu en 1943 par Willys est un matériel extra léger (PTC 680 kg) du type 1/4 ton, 4x4. Le véhicule est animé par un moteur Harley Davidson deux cylindres de 24 ch refroidi par air, monté au centre du châssis et donnant une vitesse maximale de 78 km/h. Ses principales caractéristiques sont : empattement : 1,650 m, longueur : 2,600 m, largeur : 1,270 m, autonomie : 240 km, vitesse maximale : 72 km/h. Deux versions ont été testées. Sur la première, le capot est en aluminium mais par suite de fissures apparues lors des essais, une seconde version avec capot en acier est réalisée. Les deux modèles offrent trois places, les sièges sont en bois pour gagner du poids.

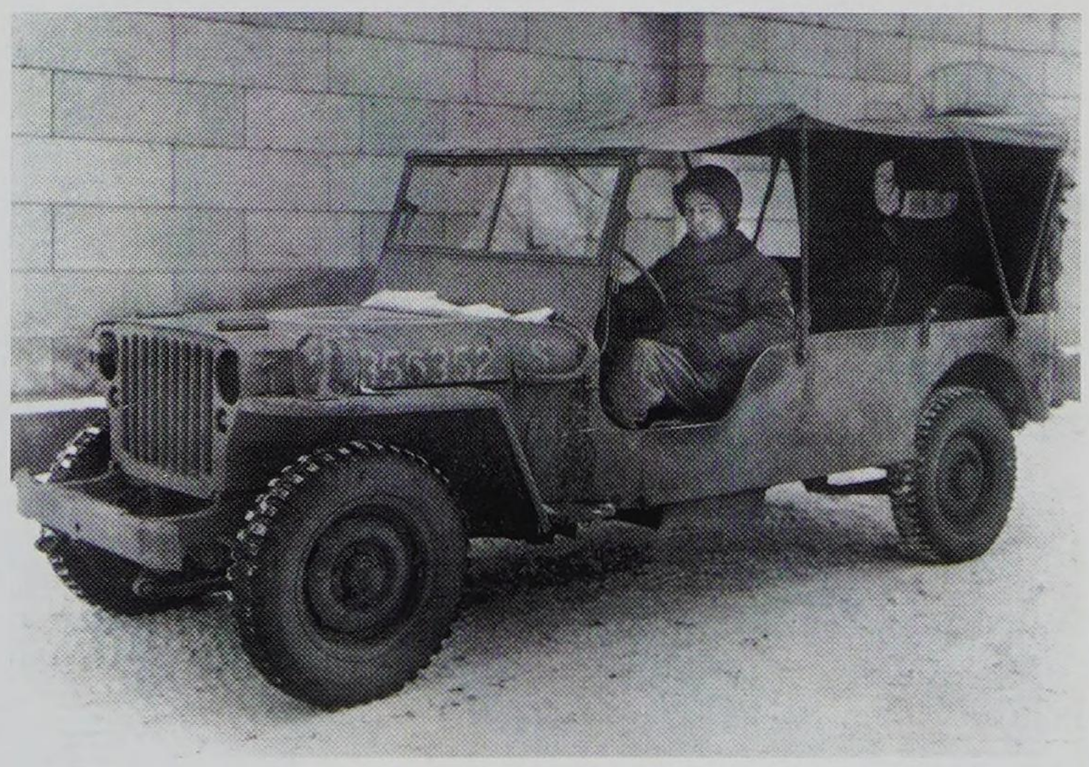


Le second prototype WAC (immatriculation : USA 2098293) offre également trois places, toutefois la charge utile annoncée de 180 kg ne permet pas assurément de transporter des passagers corpulents. Le moteur est monté au centre, entre les sièges des passagers arrière. Le véhicule est jugé inconfortable et bruyant, il ne dépassera pas le stade du prototype.

Jeep longues

Cette Jeep à empattement allongé résulte d'une transformation effectuée à partir de plusieurs véhicules dont les éléments ont été soudés entre-eux. La Jeep qui transporte dix hommes porte les marquages du 39th Signal Construction Battalion *(IXe armée US). Le "X" accolé au numéro de matricule (20386177) confirme qu'il s'agit bien d'un véhicule créé à partir d'éléments provenant de différents matériels réformés ou accidentés. Surnommée* The Purple Heart *en référence à la décoration la plus élevée attribuée aux militaires pour actes de bravoure, cette Jeep peut être équipée de roues fer afin de contrôler les lignes téléphoniques de campagne posées le long des voies ferrées.*

Pas moins de dix membres des Coast Guards *ont pris place dans leur Jeep rallongée.*

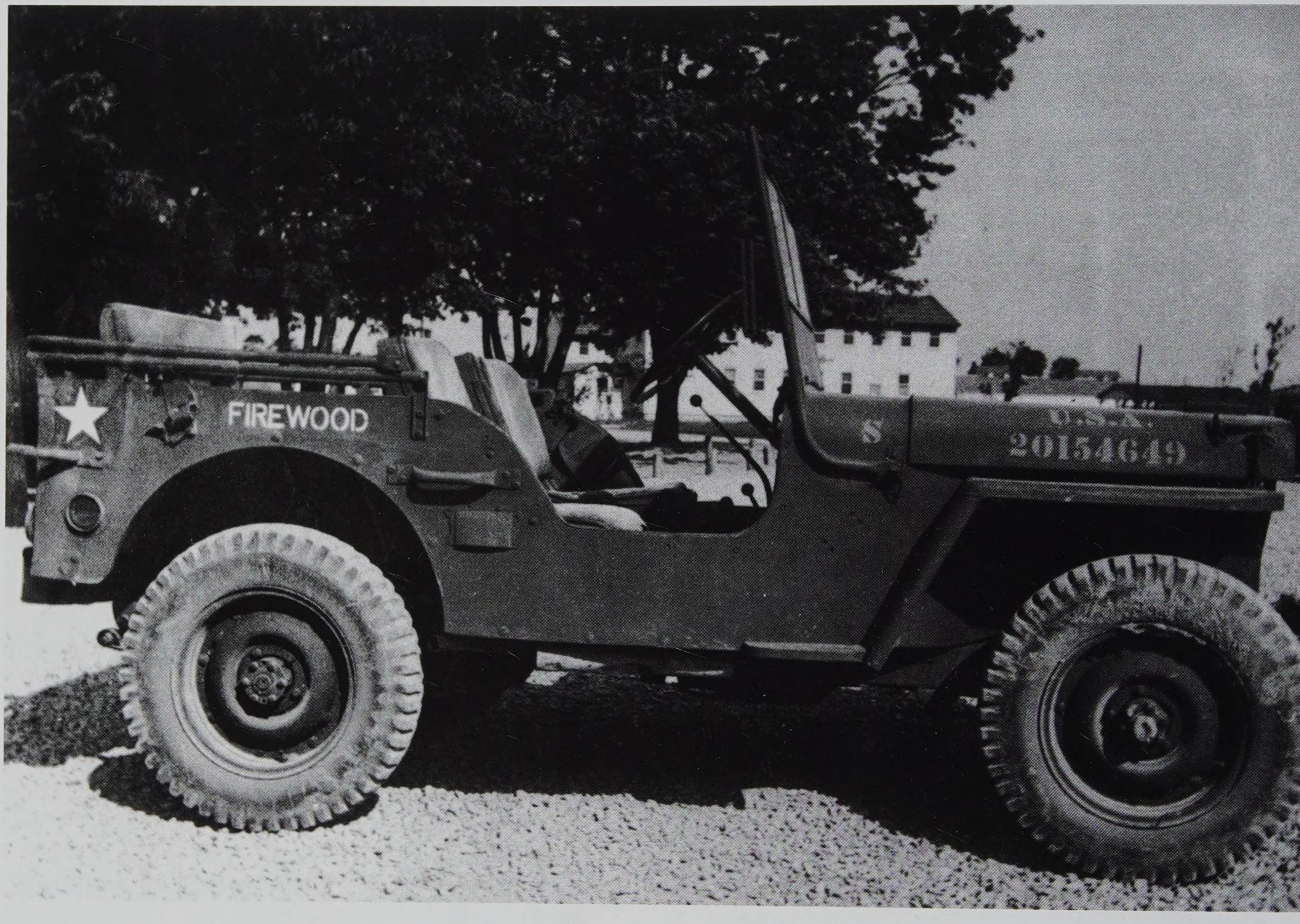


Le personnel du 127th Ordnance Maintenance Battalion *(Ve armée US) a rallongé de 75 cm l'empattement de cette Willys MB (Eupen, Belgique, janvier 1945).*

Jeep en bois

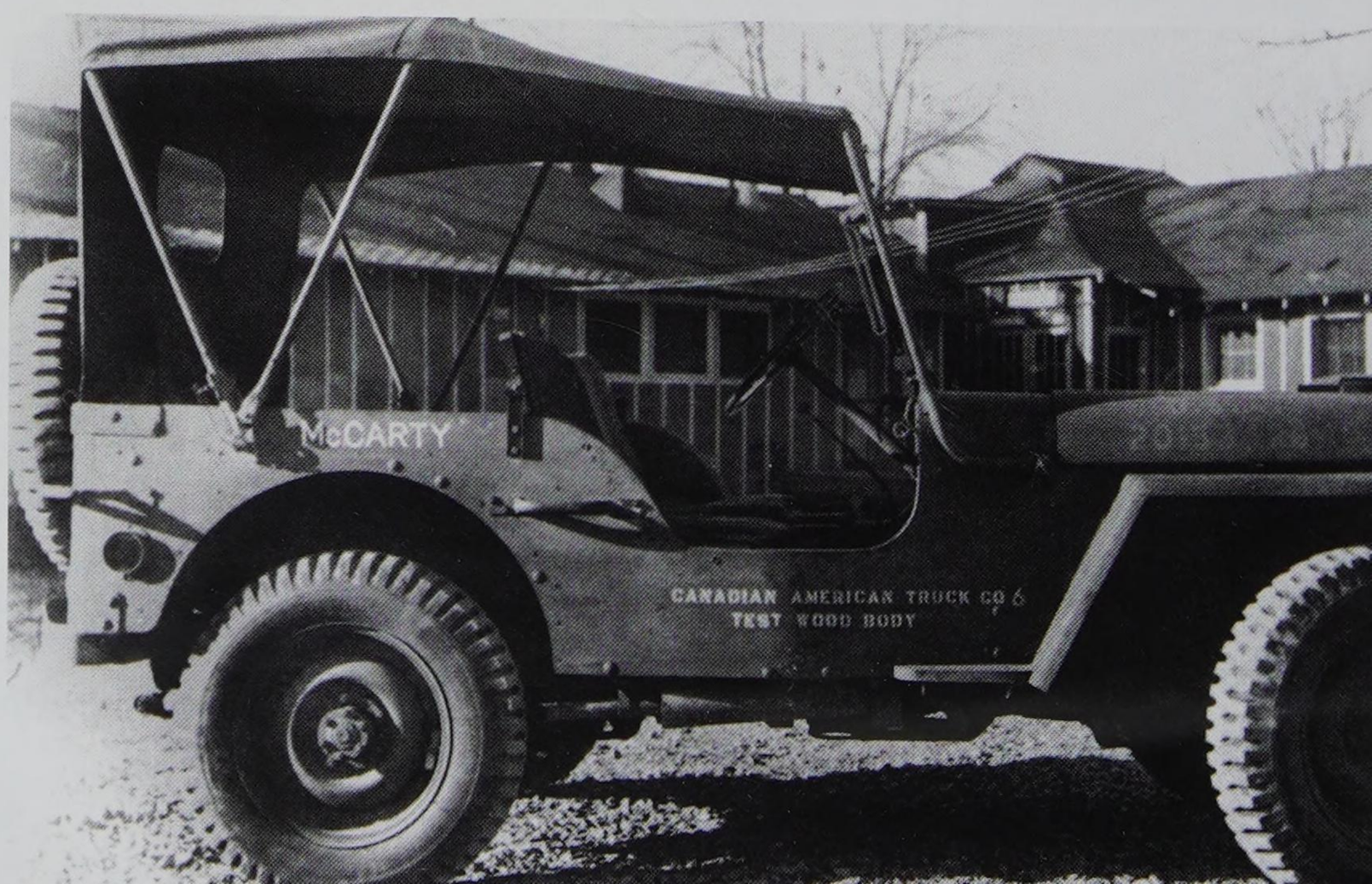
La production des outils de la victoire, bateaux, chars, munitions, camions s'avère très consommatrice en acier. Dès le début 1943, les autorités américaines s'inquiètent de la capacité de l'industrie métallurgique à faire face aux besoins croissants des armées.

Des mesures sont alors prises pour économiser le précieux métal. Ainsi, les cabines tôlées de tous les véhicules sont remplacées par des cabines torpédos ; les caisses plateaux en bois se substituent à celles en acier. Dans le même esprit, l'*US Ordnance* étudie la faisabilité de produire des carrosseries en bois pour la Jeep. Les ressources forestières du continent nord-américain paraissent en effet quasiment inépuisables.



Des essais de carrosseries en bois sont effectués, mais la solution est finalement abandonnée. On craint de voir le bois jouer et, surtout, la carrosserie en bois se révèle plus lourde que celle en acier.

En 1943, la Canadian American Truck Co. de New York réalise trois caisses de Jeep en bois. Sur ce modèle, le plus lourd, la caisse est en chêne spécialement séché et traité pour éviter les moisissures. La caisse pèse 190 kg contre seulement 122 kg pour la caisse en acier.



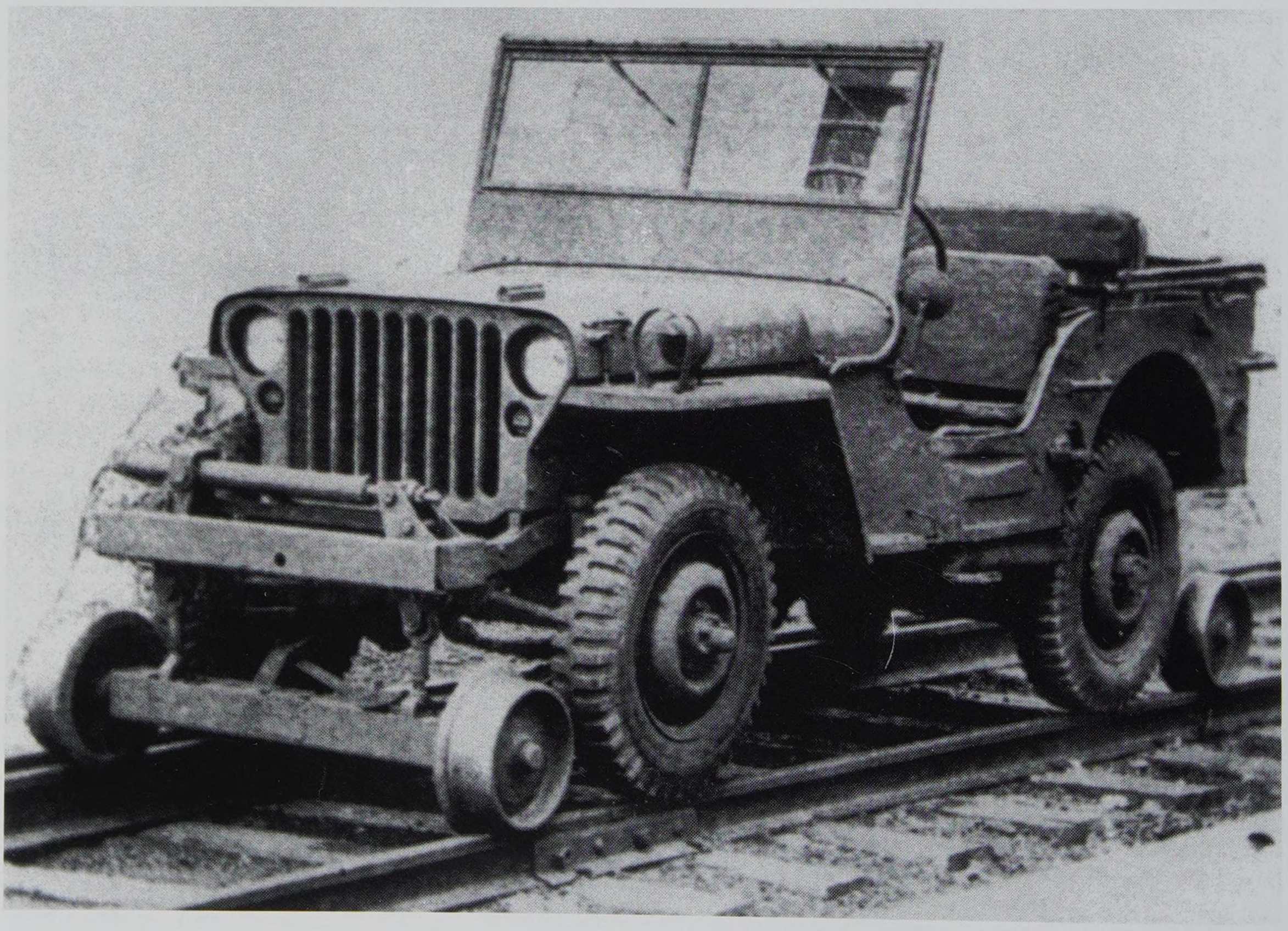
Jeep rail route

Short Cut, *c'est-à-dire "raccourci", tel est le nom de cette Jeep rail route dont le conducteur, un capitaine, semble demander son chemin au chef de gare. En tout état de cause, peu de possibilités, c'est tout droit ou il faut faire demi-tour...Le véhicule a été transformé par le personnel de la* 794th Ordnance Maintenance Co. *pour le compte de la* 94th Division Signal Co. *(Messac, Bretagne, septembre 1944).*

Le seconde classe australien J.E. Boyle conduit "quelque part en France" une Jeep adaptée à la circulation sur voie normale (1,44 m). Les roues équipées de pneumatiques 6.00x16 sont stockées sur les côtés permettant une remise rapide en configuration route (1944).

Dotée de roues fer, cette Jeep tracte un train de ravitaillement transportant l'équivalent de dix GMC de 2,5 t. L'engin parcourt les 30 km joignant Bayambang à San Carlos dans l'île de Luçon (Philippines) à une vitesse moyenne de 35 km/h.

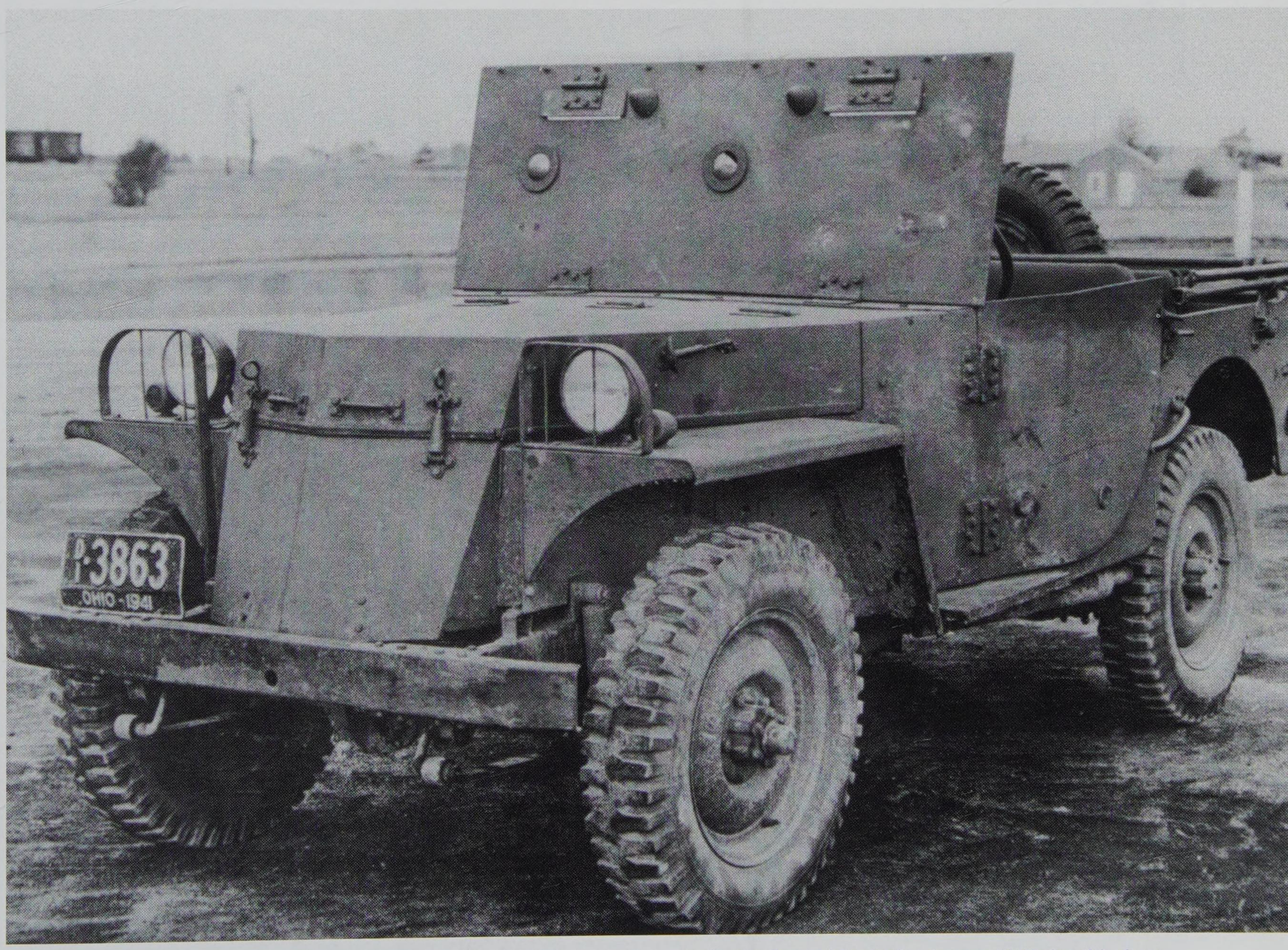
La société Evans Autorailer de Détroit a livré des systèmes permettant d'adapter au trafic sur rail le GMC 6x6, le Dodge 4x4 et la Jeep. Les roues fer guident le véhicule, la traction est assurée par les pneumatiques au contact des rails. Sept Jeep ont ainsi été modifiées en 1945 pour les déplacements sur voie étroite.



Jeep blindées

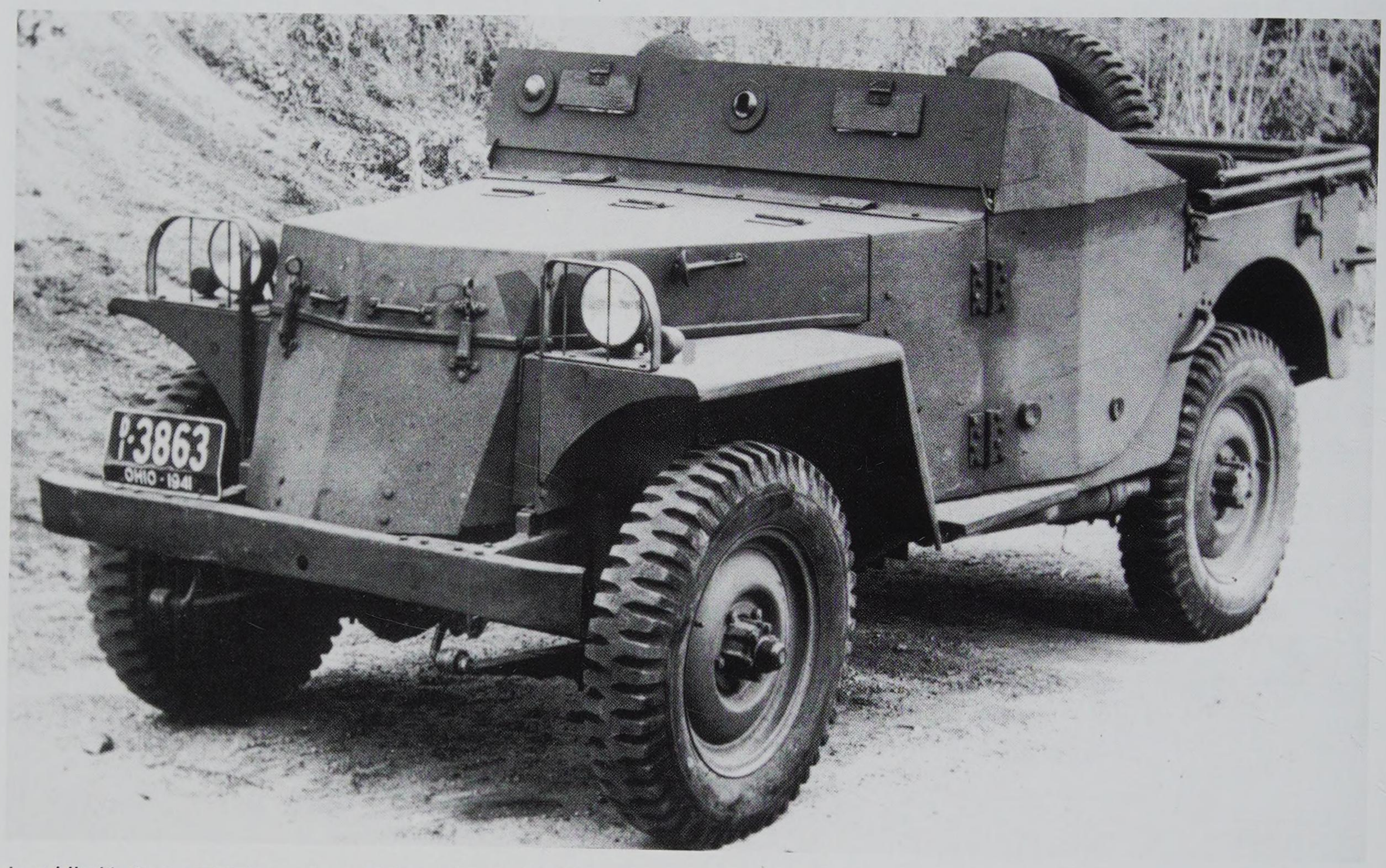
Fin 1941, des études sont engagées pour créer un petit véhicule blindé de reconnaissance. Logiquement le choix se porte sur la Jeep. La société Smart Engineering de Détroit est chargée de ce projet. Un blindage de 6,35 mm (1/4 de pouce) est monté, protégeant le conducteur et le passager, le capot moteur et le radiateur.

Un premier modèle est testé sur les pistes de l'*Aberdeen Proving Ground* en novembre 1941, mais les résultats des tests sont négatifs. Le poids supplémentaire, alors que la suspension n'a pas été modifiée, pose problème. En juin 1942, le projet est repris et la Jeep Smart fait l'objet de légères modifications. Une plaque de blindage triangulaire est ajoutée sur les portes afin d'améliorer la protection de l'équipage. Le véhicule reçoit l'appellation "Scout Car, T25". Trois modèles supplémentaires sont ensuite réalisés, désignés respectivement T25E1, T25E2 et T25E3. Le prototype T25E1 est le plus simple et le plus légèrement blindé, une porte rectangulaire protège le conducteur et son passager avant à la hauteur des yeux. Le modèle T25E2 a un blindage de 447 kg qui englobe désormais l'arrière du véhicule. Enfin, le T25E3 est le modèle le plus lourd avec un blindage de 465 kg. Cette version est identifiée par la présence de trois ouvertures de plus grande dimension dotées de volets montés sur charnières. Tous ces engins sont testés par l'*Armored Board,* mais les blindages de protection se révèlent trop lourds pour le châssis de la Jeep et, en septembre 1943, un terme définitif est mis à ces études. Cette décision n'entravera pas de multiples réalisa-



La Smart Engineering Company réalise cette version blindée de la Jeep. Au cours des essais conduits à Aberdeen en 1941, le véhicule se retourne malheureusement, tuant son conducteur le lieutenant Max Munson.

tions de Jeep protégées et réalisées sur le terrain par les ateliers régimentaires. Toutefois, dans ce cas, les aménagements se limitent le plus souvent à une simple plaque blindée montée à la place du pare-brise. Seule est assurée la protection frontale du véhicule ; en contrepartie, le poids supplémentaire reste dans des limites raisonnables et n'altère pas les performances de la Jeep.



Jeep blindée Smart T25 (second modèle) ; en fait, le blindage n'est ici qu'une maquette réalisée en contreplaqué.

Sur la Willys-Smart, T25E1, le blindage est incliné à 30°, la protection latérale est désormais fixe et les portes ont été supprimées.

Bien que conservant l'appellation T25E1, cette version présente de sensibles évolutions au niveau des blindages avant et latéraux. Une ouverture a été pratiquée à droite du pare-brise pour permettre l'installation d'une arme automatique de 7,62 mm (Fort Knox).

*La version T25E2 est essayée en 1941 par l'*Army Forces Board *à Fort Knox (Kentucky).*

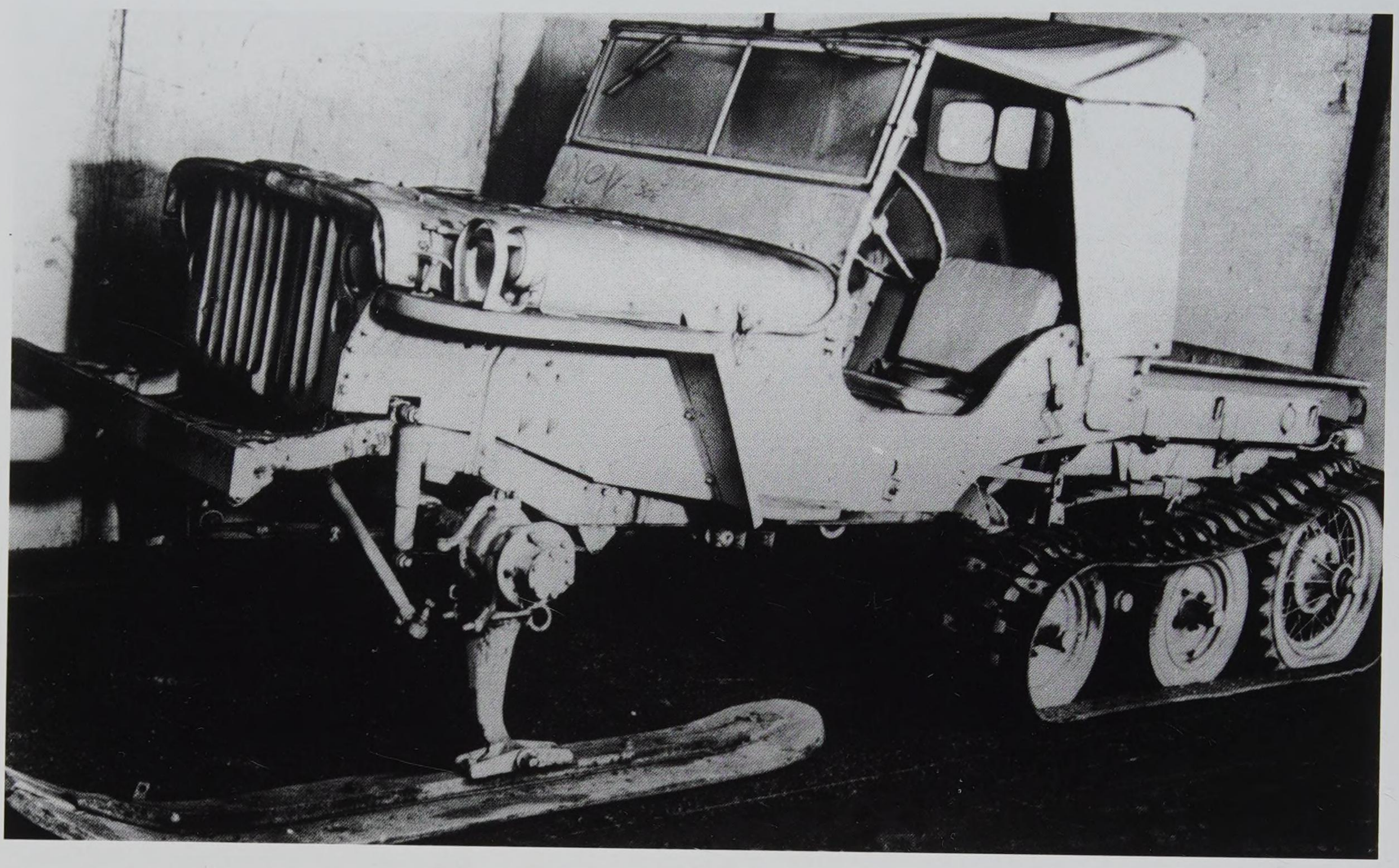
Dans sa version T25E3 (matr. 2084644), la Jeep supporte un blindage de 446 kg qui protège mieux les passagers et le moteur. Toutefois, ce surcroît de poids n'améliore pas les performances et, après des tests à Aberdeen, le projet est finalement abandonné en septembre 1943.

*La Jeep blindée T25E3 (2e modèle) est également essayée à Fort Knox, elle porte les marquages de l'*Armored Board.

Faute d'une Jeep blindée "officielle", les unités réalisent elles-mêmes leurs propres transformations. Une patrouille se renseigne auprès de paysans locaux dans la région de Cherbourg (21 juillet 1944).

Un détachement à bord de Jeep protégées par des plaques de blindage patrouille dans la région de Bastogne. Ce type de montage est directement effectué par les ateliers régimentaires (décembre 1945).

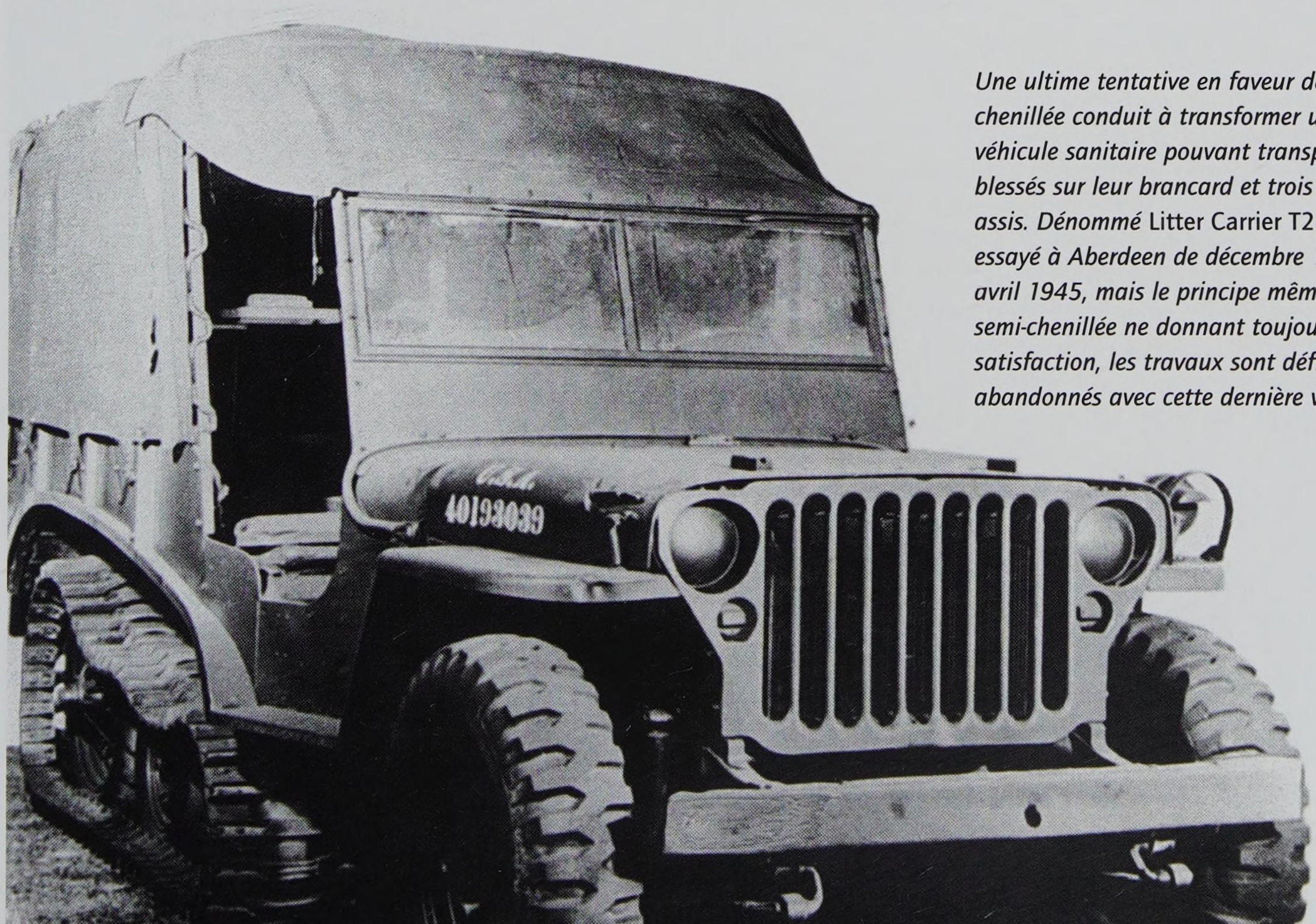
Jeep semi-chenillées



Construite par Willys à partir d'un exemplaire de la version 6x6, modèle TUG, cet engin chenillé est une proposition pour un matériel capable de se déplacer dans une neige épaisse. Dénommé T29, ce véhicule est équipé à l'avant de skis pivotant pour les changements de direction.

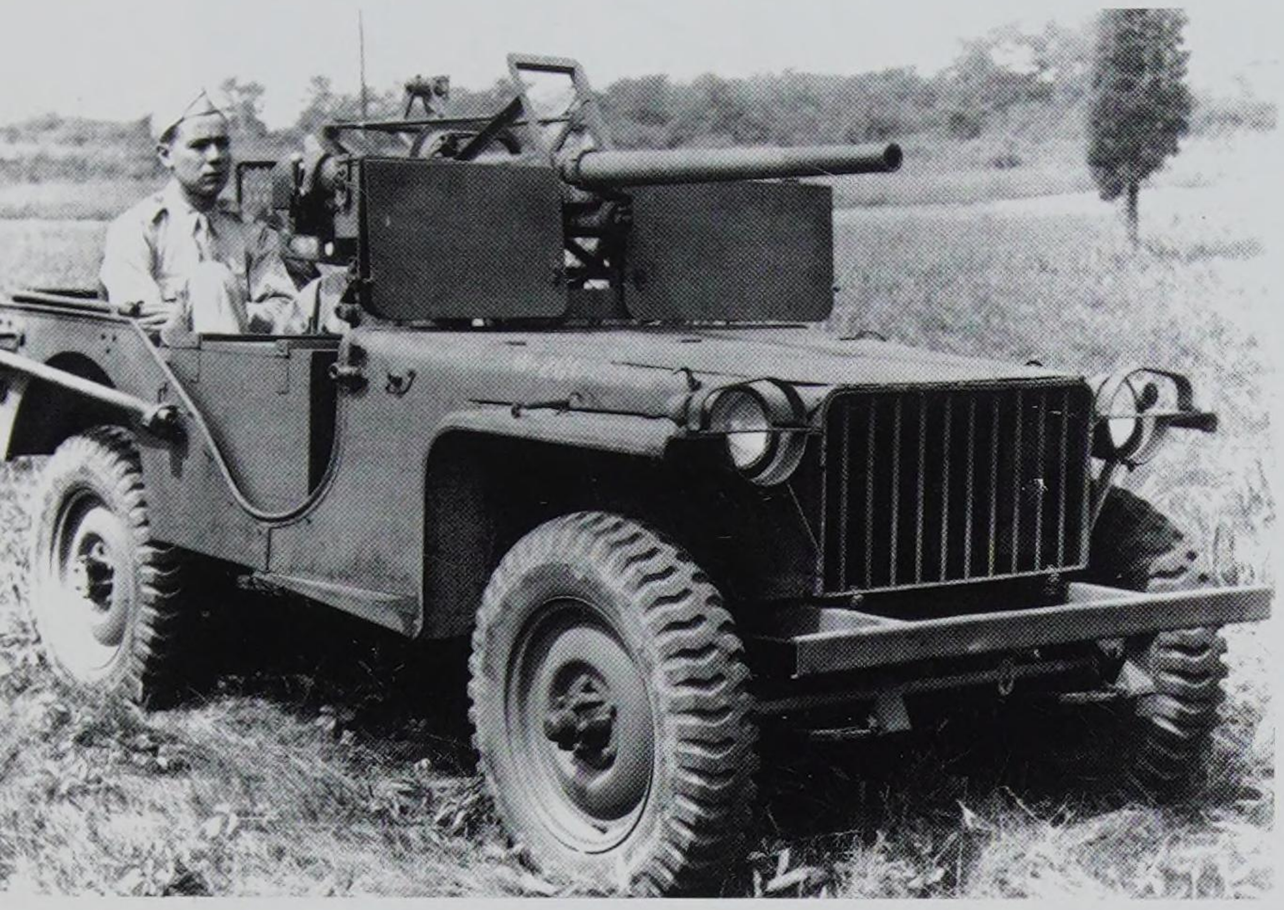
Le T29 évolue vers le T29E1 doté de chenilles plus efficaces et d'une nouvelle caisse-plateau. La société Willys ne pouvant effectuer les travaux en raison de son plan de charge, cinq exemplaires sont construits par International Harvester.

En mars 1943, les T29E1 sont envoyés au camp Hale dans le Colorado pour y subir des tests sous le contrôle du Mountain and Winter Warfare Board. *L'engin peut se déplacer sur la neige à une vitesse maximale de 48 km/h. Des essais complémentaires menés à Aberdeen confirment que l'engin est difficile à diriger, les chenilles ne pouvant, comme sur un char, agir indépendamment et donc tourner à des vitesses différentes pour changer de direction.*

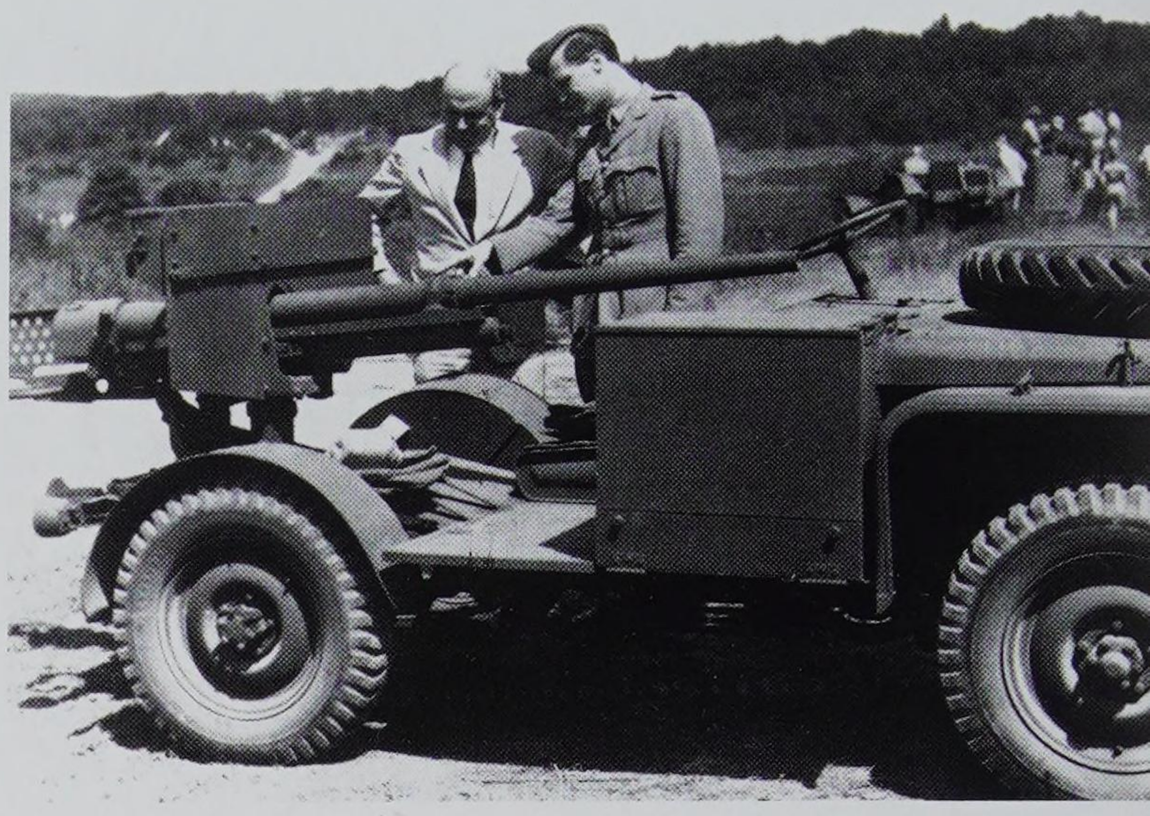


Une ultime tentative en faveur de la Jeep semi-chenillée conduit à transformer un T29E1 en véhicule sanitaire pouvant transporter deux blessés sur leur brancard et trois patients assis. Dénommé Litter Carrier T28, *l'engin est essayé à Aberdeen de décembre 1944 à avril 1945, mais le principe même de la Jeep semi-chenillée ne donnant toujours pas satisfaction, les travaux sont définitivement abandonnés avec cette dernière version.*

Jeep canons



*En août 1941, l'*Ordnance *essaie à Aberdeen une version de la Bantam BRC40 armée d'une pièce de 37 mm modèle M3. Ce matériel dénommé T2 a été construit à sept exemplaires. Au cours des essais, la Bantam se révèle tout à la fois trop légère pour supporter le tir de la pièce de 37 mm et trop lourde, compte tenu de sa motorisation inchangée, pour offrir des performances acceptables en tout-terrain.*



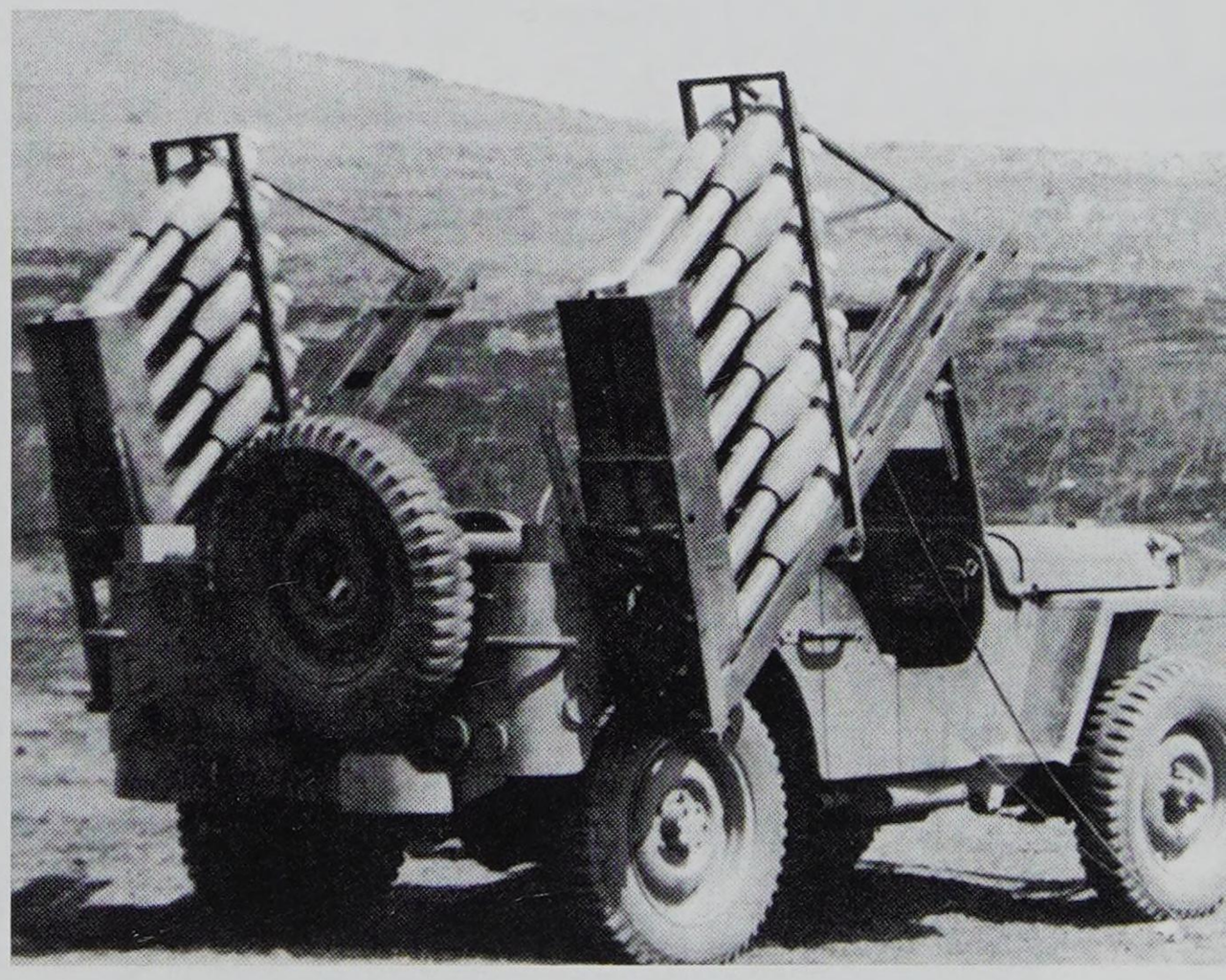
*Différentes configurations ont été étudiées visant à l'installation de la pièce antichar de 37 mm sur la Bantam 40BRC. Sur cet exemplaire (matr. W 2017029), un gain de poids maximal a été recherché, la carrosserie a été retirée obligeant à placer la roue de secours sur le capot. Cette disposition permet également d'installer le canon plus bas et, en abaissant le centre de gravité, de conforter la stabilité de l'engin. On note que la colonne de direction a été avancée et sort directement du capot (*Aberdeen Proving Ground, *1941).*

*En avril 1945, l'*Ordnance *teste cette Willys MB armée d'une des premières pièces de 75 mm sans recul (T21).*

Jeep lance-roquettes

Ce dispositif constitué de douze tubes lance-roquettes de 4,5 pouces (11,43 cm) a été utilisé opérationnellement par la VIIe armée US lors de la campagne d'Alsace. Pour le tir, le véhicule est calé par une jambe d'appui repliable.

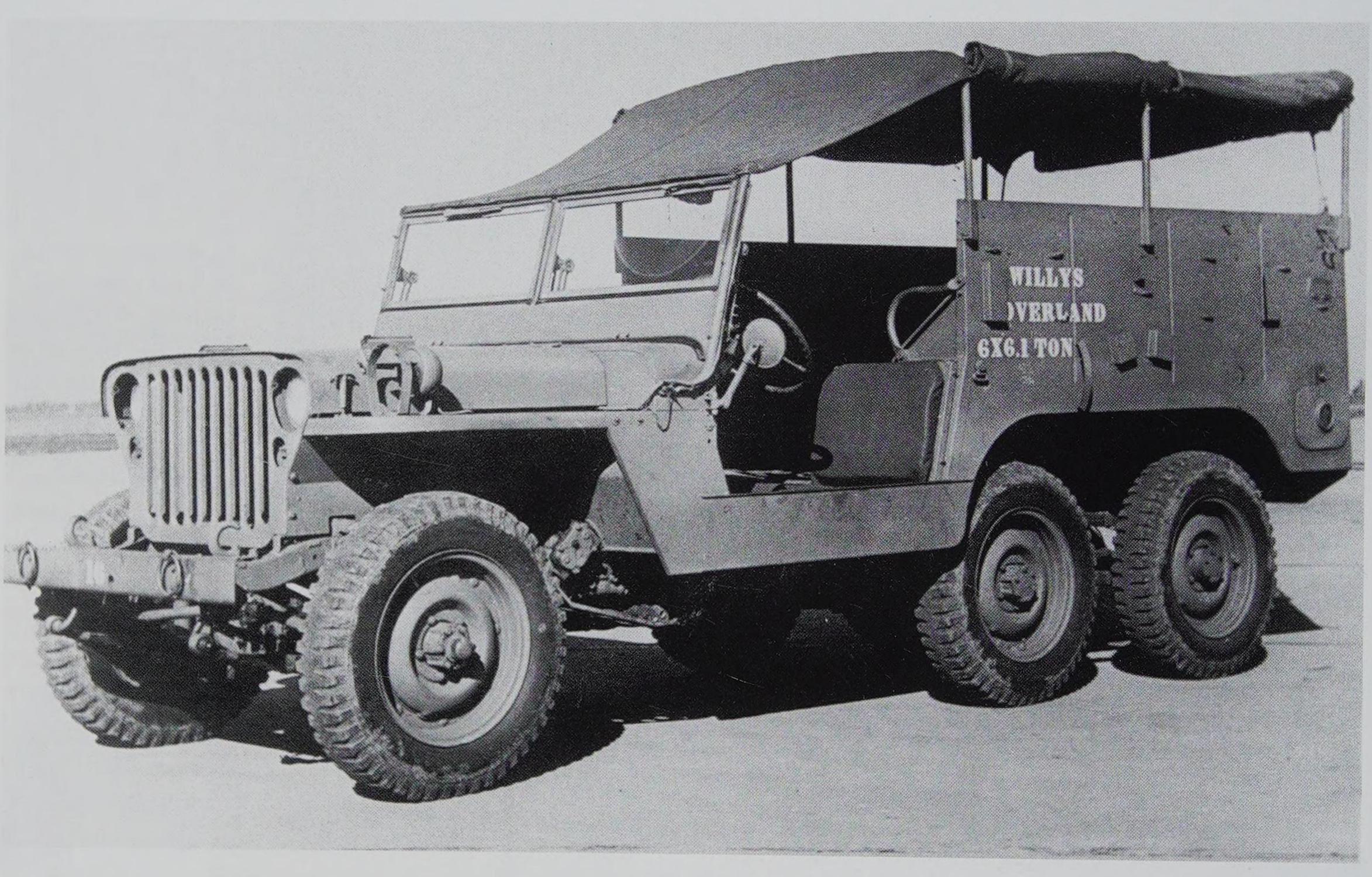
Une société de Détroit, la McCord Radiator and Manufacturing, a monté ce système lance-roquettes multiple de huit tubes (T36). La tige métallique placée sur la grille de protection du radiateur, en face du conducteur, permet de viser l'objectif ; la direction du tir est en effet obtenue par simple déplacement du véhicule, le système n'étant réglable qu'en site (1944).



*Le lance-roquettes T45 monté sur Jeep (*Automatic Rocket Launcher*) est constitué de deux magasins contenant chacun douze roquettes de 4,5 pouces (11,43 cm). La munition dite* Navy type, Beach Barrage rocket *(BR) a un pouvoir de démolition équivalent à celui d'un obus de 105 mm. C'est une arme de saturation destinée à être utilisée au cours d'opérations de débarquement de vive force .*

La “Super Jeep” 6x6

Forte de son succès, la société Willys essaie d'élargir sa gamme de matériels et propose une version 6x6 de sa Jeep, arguant que, pour une charge utile identique à celle des camionnettes Dodge par exemple, sa “Super Jeep” économise plus de 900 kg d'acier et 40 kg de caoutchouc. Par ailleurs, Willys souligne que les consommations en essence et en huile sont respectivement inférieures de 40 % et 20 % à celles des véhicules de classe identique. Willys insiste enfin sur le fait que 65 % des éléments de la Jeep 6x6 sont communs avec ceux de la version 4x4 normale. Malgré tous ces arguments, la Super Jeep ne dépassera jamais le stade des essais. Plusieurs versions sont expérimentées : sanitaire (deux blessés), auto-canon de 37 mm, véhicule de reconnaissance ou Scout Car.



Sur la version 6x6, la charge utile est portée à 750 kg, voire une tonne, les deux données apparaissant concurremment dans les documents d'époque.

Le Medical Department *manifeste de l'intérêt pour la version 6x6 de la Jeep. Malgré son insistance, cette solution est toutefois écartée, car en introduisant un nouveau matériel, ce choix serait allé à l'encontre des préconisations de l'*Ordnance *visant à standardiser au maximum les matériels en service. La camionnette Dodge 3/4 ton, modèle WC54, est donc restée la sanitaire standard pendant tout le conflit, d'autant plus que sa capacité de transport est de quatre blessés, contre seulement deux pour la Jeep 6x6 (novembre 1942).*

Lorsque la bâche de la Jeep 6x6 sanitaire n'est pas installée, ses supports sont rangés de chaque côté de la caisse.

Réalisé sur châssis 6x6, le Scout Car T24 est doté d'une caisse blindée construite par la Smart Engineering Company de Detroit. Le véhicule manque de puissance, il est vrai que le moteur est toujours celui de la Jeep classique alors que le poids de l'engin est passé de 982 kg à 2 472 kg.

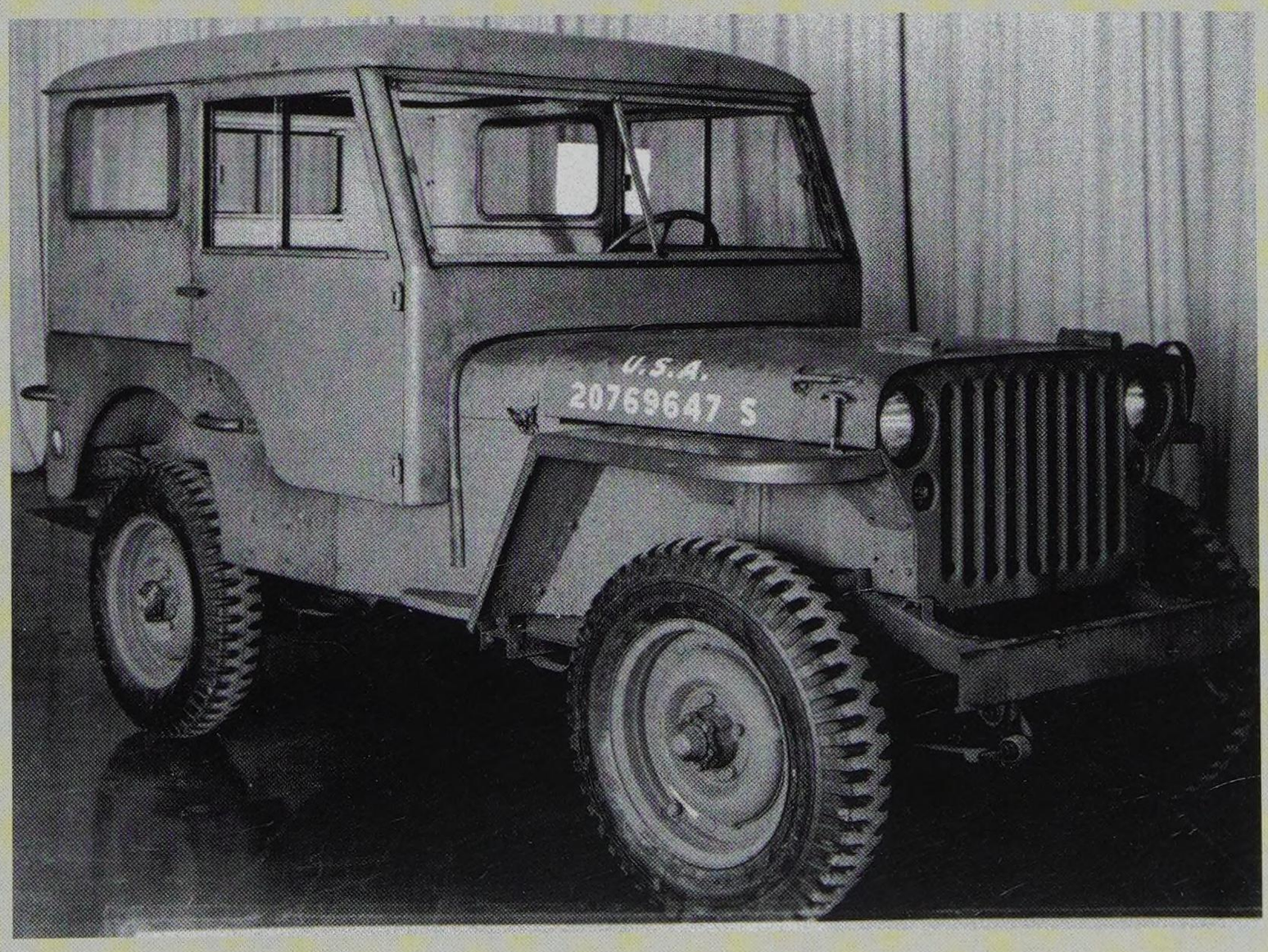
Cette vue aérienne du Scout Car T24 montre que la partie réservée à l'équipage est relativement limitée. L'armement est constitué d'une mitrailleuse Browning M2 HB de 12,7 mm.

Le Gun Motor Carriage *T14 (2e prototype) reçoit la pièce de 37 mm antichar (azimut 360°). L'inconvénient majeur de ce matériel réside, pour l'équipe, dans l'absence de protection de pièce et de toute capacité de stockage des munitions.*

L'amélioration du confort de la Jeep

Si à la belle saison circuler en Jeep peut procurer un certain plaisir, il n'en va pas de même sous la pluie ou dans le froid. Améliorer le confort de la Jeep a donc été un souci constant des équipages. La plupart des initiatives dans ce domaine ont été le fruit de l'imagination et de l'ingéniosité des utilisateurs. Toutefois, prenant en compte les attentes des équipages, l'*US Army* a passé des contrats avec l'industrie pour apporter une solution à ce problème.

Pour mieux affronter l'hiver, le soldat Joseph Olivari de la Psychological Warfare Division *(SHAEF) installe sur sa Jeep une protection en contreplaqué.*



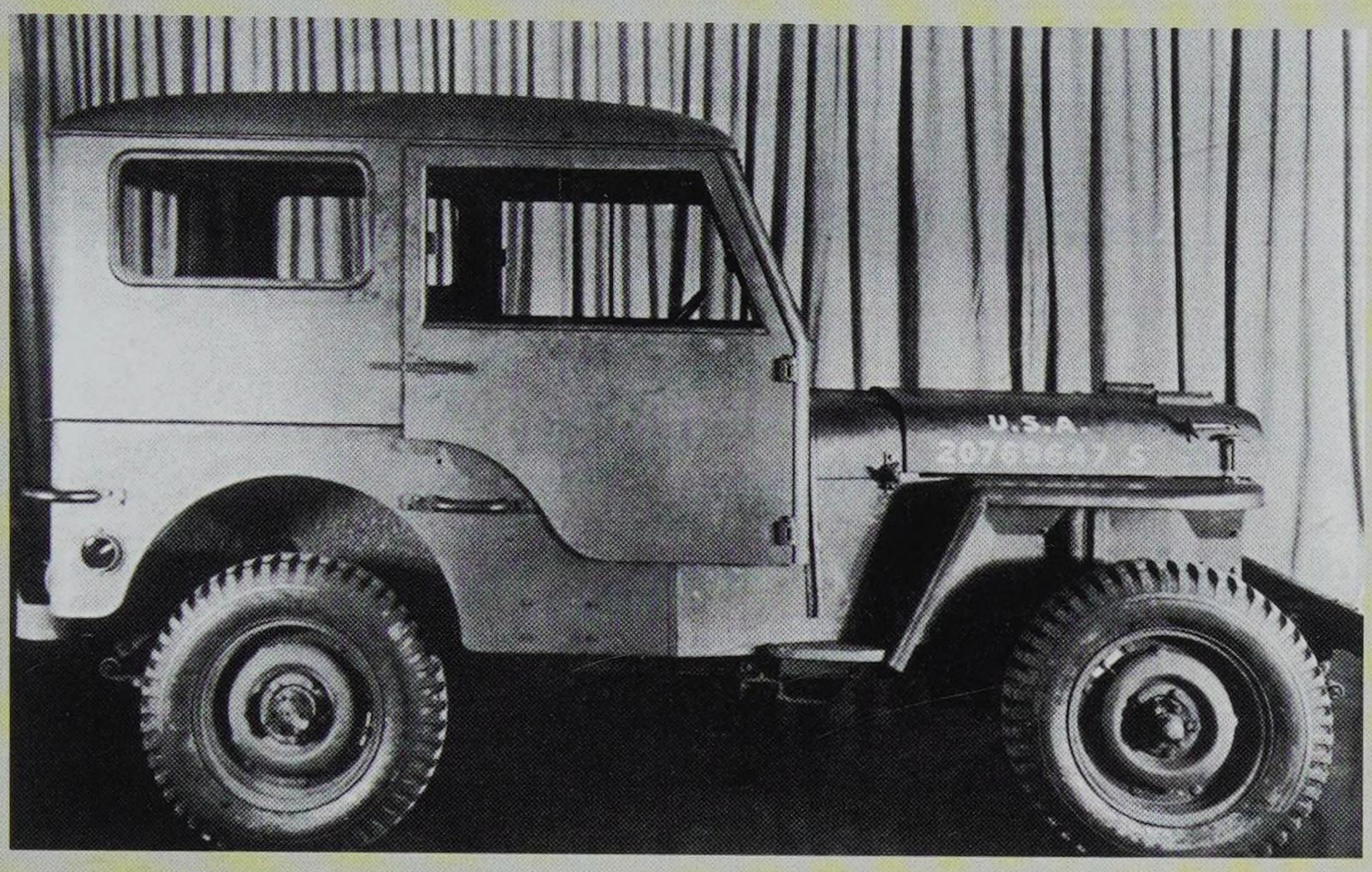
*L'amélioration du confort des passagers au moyen d'une caisse fermée n'est pas laissée à la seule initiative des ateliers régimentaires. Ce dispositif a fait l'objet d'un contrat spécifique de l'*US Ordnance *(contrat n° 33 019 ORD 4951).*

L'amélioration du confort de la Jeep

*Le personnel de la 644e compagnie de l'*US Ordnance *dépendant de la* Communication Zone *(COM Z)*, Seine Section *(SS)*, *a rendu plus confortable sa Jeep en la dotant d'un* hard-top *réalisé à l'aide de parties vitrées récupérées sur des avions réformés.*

Cette protection transparente contre le froid et la pluie est due à l'initiative d'une unité canadienne, le pare-brise n'étant plus rabattable, des boîtes de munitions métalliques ont été placées pour servir de rangement en travers du capot.

L'amélioration du confort de la Jeep



Fin 1945, Willys propose cette caisse fermée en métal pourvue de glaces coulissantes sur les côtés et à l'arrière. Cette proposition n'est toutefois pas retenue.

Deux GI des forces d'occupation au Japon mettent en place les portières latérales en toile sur leur Jeep (décembre 1945).

La Jeep 1/2 ton

En janvier 1944, Willys produit un prototype de Jeep d'une demi-tonne de charge utile qu'il dénomme modèle MLW4 : le véhicule est équipé de pneumatiques de grandes dimensions (7.50x20), la voie est portée de 1,245 m à 1,372 m. Plusieurs transformations ont été nécessaires : le pare-chocs avant a été relevé, les passages de roues ont été agrandis et la roue de secours a été positionnée derrière les sièges avant. Le prototype est toujours animé par le moteur standard de la MB.

La Jeep Willys MLW4 a une charge utile de 500 kg, les passages de roues à l'arrière et les ailes avant ont été modifiés pour permettre le montage de pneus 7.50x20.

J023

LA JEEP AMPHIBIE

Dès juin 1940, il est envisagé de créer une version amphibie de la Jeep, mais tous les travaux à l'époque se concentrent sur le véhicule de reconnaissance et cet aspect est négligé. En mars 1941, le *Motor Transport Board* recommande que soit développée une version amphibie. La responsabilité de ce programme est alors confiée au *National Defense Research Committee* le 17 avril 1941, le projet reçoit la désignation "*QMC 4-Truck light Amphibian*".

Les travaux commencent et associent Marmon Herrington, Ford et la société Sparkman and Stephens spécialisée dans les productions nautiques. Le projet rencontre quelques difficultés car le NDRC privilégie le châssis Willys pour effectuer l'adaptation, mais Willys se trouve

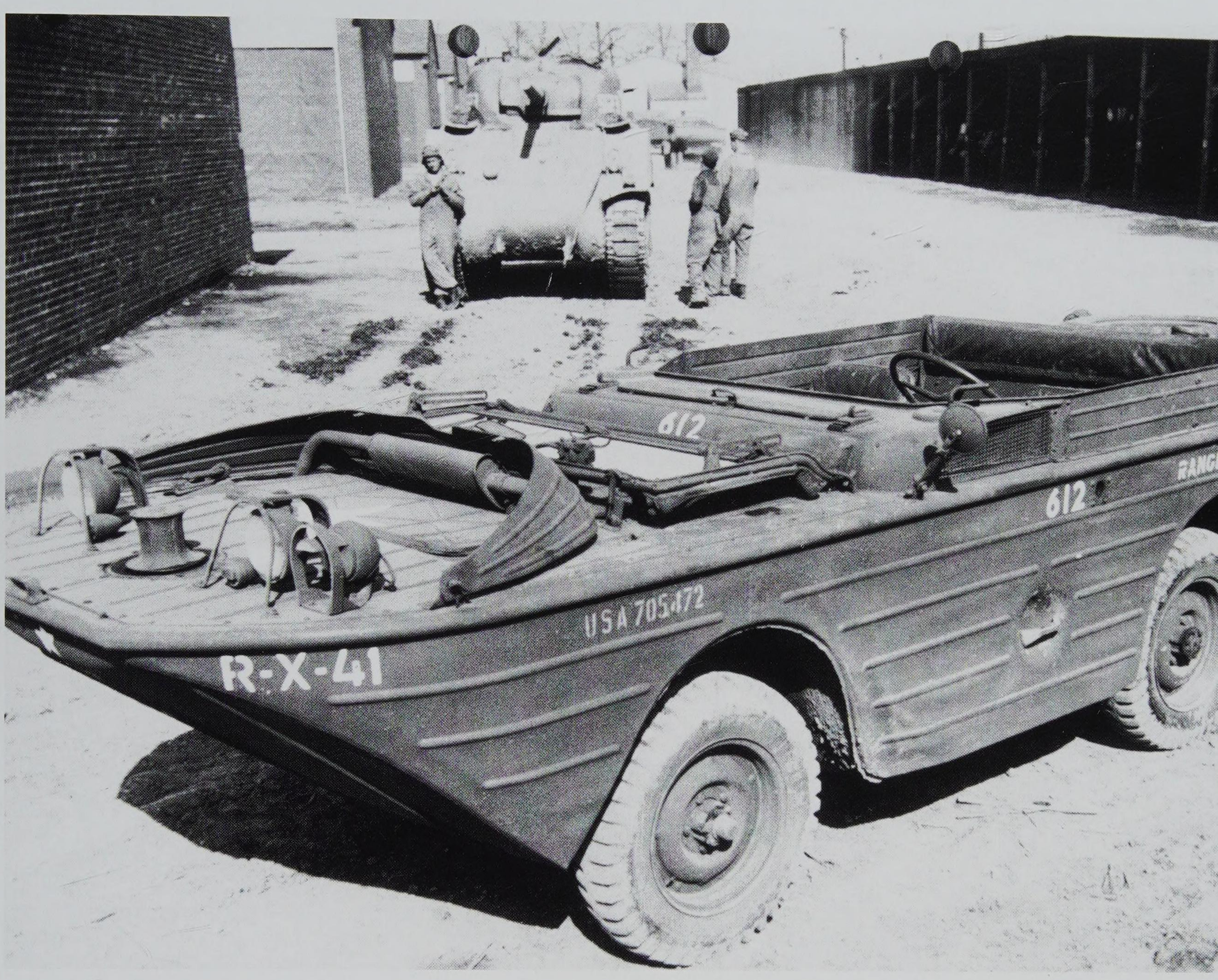
Le prototype de la Jeep amphibie aborde une coupure (avril 1942). Sur ce véhicule, seulement trois personnes peuvent prendre place sur l'unique banquette.

Page de gauche : Les Parisiens accueillent leurs libérateurs place du Trocadéro (25 août 1944).

Le véhicule se rapproche de sa forme définitive. La Jeep amphibie, ici en cours d'essai aux mains de personnels de Ford, accueille désormais quatre passagers en plus du conducteur.

dans l'incapacité de distraire un seul de ses châssis et l'on décide alors de se retourner vers Ford. Plusieurs modèles de coques sont étudiés et essayés par Stephens. En août 1941, une série d'essais est conduite à Hoboken dans le New Jersey, des aménagements apparaissent alors nécessaires, notamment pour réduire la traînée dans l'eau.

Le 12 février 1942, le NDRC annonce qu'il est prêt à faire une démonstration dans les jours suivants sur la rivière Huron à Dearborn (Michigan). Le 30 mars, des essais en mer se déroulent à Fort Storey en Virginie. Les officiels ayant assisté à ces démonstrations se montrent enthousiastes, certains demandent toutefois que des tests complémentaires soient effectués avant de passer commande de l'engin, mais peu d'attention semble leur avoir été accordée. Sous la pression des militaires, une commande verbale est passée en avril 1942, confirmée par une lettre d'intention le 11 avril. La commande porte sur cinq mille véhicules. Rapidement, dès le 17 avril, la Jeep amphibie est officiellement déclarée matériel "standard" et la production commence en août. Au total, douze mille sept cent soixante-dix-huit exemplaires de la Jeep GPA ont été produits, ce qui apparaît relativement faible par rapport aux efforts engagés et aux besoins potentiels des armées. En fait, la Jeep amphibie va se révéler un demi-succès, malgré toute une



La Jeep amphibie modèle GPA, parfois surnommée Seep *pour* Sea Jeep, *n'est qu'un demi-succès. On lui reproche d'être trop petite pour être une bonne embarcation et trop grande pour être un bon véhicule. De fait, l'*US Army *n'en fera pas un large usage.*

série d'améliorations apportées jusqu'en mars 1943. L'essentiel des GPA a été envoyé à l'URSS qui, compte tenu du contexte géographique spécifique d'emploi, semble avoir apprécié l'engin. Dans les autres armées alliées, la Jeep amphibie est restée relativement marginale.

Les copies de la Ford GPA

Après-guerre, l'URSS, qui a été le principal pays utilisateur de la Ford amphibie, copie littéralement le véhicule produit sous l'appellation GAZ46 : le châssis de base retenu est celui de la GAZ69, le véhicule est animé par un moteur de 55 ch. Ses principales caractéristiques sont : longueur : 5,060 m, largeur : 1,730 m, hauteur : 1,700 m.

Ce matériel qui peut se déplacer à 83 km/h sur terre et 10 km/h sur l'eau a servi dans les armées du pacte de Varsovie.

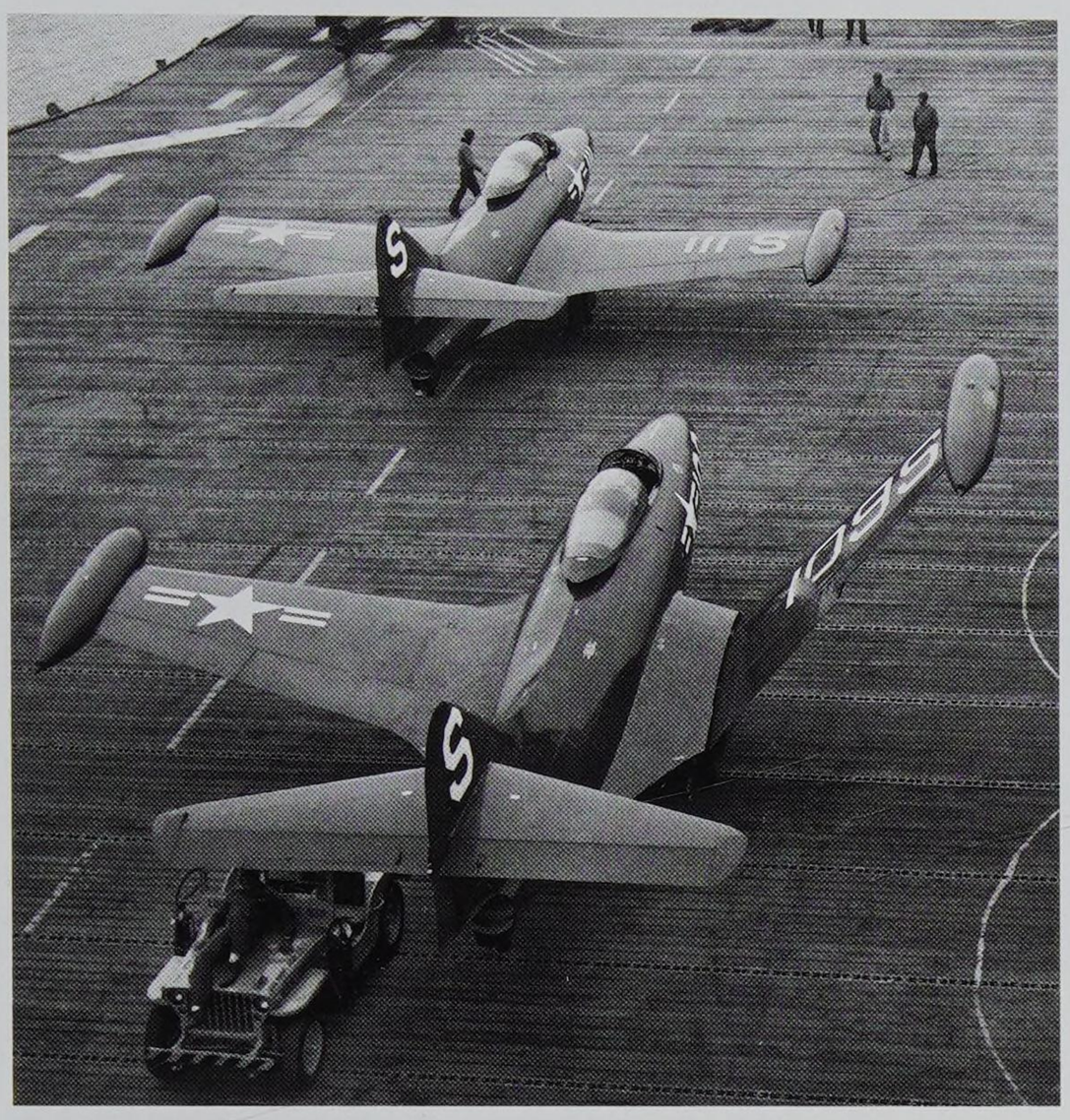
L'APRÈS-GUERRE

Dans l'immédiat après-guerre, les États-Unis disposent d'un stock de Jeep très largement suffisant pour faire face à leurs besoins, et les modèles MB et GPW restent en dotation. Ce n'est qu'à partir de la guerre de Corée que l'*US Army* envisage le remplacement de ces matériels anciens. Dans les autres armées ayant bénéficié de l'aide américaine ou ayant acquis des Jeep sur les marchés des surplus, le véhicule continuera longtemps à servir.

*Une Jeep de l'*US Air Force *équipée d'un* hard-top *stationne sur le tarmac de l'aéroport d'Orly occupé par les Américains dès 1944. Une partie des installations a été utilisée jusqu'au début des années 1960 par l'USAF.*

Un GMC AFKWX 353 transformé en car de la VIIe armée US a violemment heurté l'arrière d'une Jeep dans une rue d'Heidelberg. Son châssis déformé, le véhicule est bon pour la réforme (février 1946).

Une Ford GPW tracte une remorque portant un avion léger d'observation d'artillerie Boeing Y15. Le cahier des charges a en effet prévu que l'appareil pouvait être ainsi déplacé. Malgré des essais concluants, le Y15 n'est pas commandé en série et les quinze exemplaires construits ont été affectés à la surveillance des feux de forêts.



Sur un porte-avions de la classe Essex, une Jeep est utilisée pour déplacer sur le pont d'envol des chasseurs Grumann F9F Panther (juillet 1950).

Le 8 mai 1947, pour célébrer le deuxième anniversaire de la capitulation allemande, un défilé est organisé sur la base de Tempelhof à Berlin. Les troupes motorisées sur Jeep MB, dont certaines ont un pare-brise blindé, et AMM8, appartiennent au 16e escadron de prévôté.

De nombreux aménagements ont été apportés à cette Jeep de la Military Police britannique affectée à l'escorte des personnalités : garde-boue, portières avec poignée chromée, projecteur et attaches de capot également chromés, Klaxon supplémentaire et extincteur sur l'aile gauche.

Au cours de l'exercice "Longstop" organisé dans la région de Netheravon et Brize Norton en septembre 1947, le maréchal Montgomery et Lord Tedder assistent à l'embarquement d'une Jeep dans un planeur du Transport Command *de la RAF.*

Au cours d'un exercice de sauvetage dans le désert du Sinaï, les membres de la Desert Rescue Team *de la base de la Royal Air Force de Fayid (zone du canal) prennent la pause. La Jeep et le 4x4 Crosley sont revêtus de damiers haute visibilité facilitant leur repérage dans les vastes zones désertiques que ces équipes sont appelées à parcourir (mai 1951).*

En 1955, la neutralité de l'Autriche est reconnue par les anciennes puissances occupantes. Une armée nationale est alors reconstituée. Les premiers matériels sont essentiellement fournis par les États-Unis. Cette Willys MB a reçu une carrosserie métallique fixée à demeure sur la caisse.

Des milliers de Norvégiens en liesse accueillent à Oslo le roi Haakon de retour dans son pays le 7 juin 1945, après cinq années d'exil, jour pour jour, à Londres. C'est en effet le 7 juin 1940 que le souverain a quitté la Norvège à bord d'un croiseur britannique pour poursuivre d'Angleterre la lutte contre les Allemands. La garde rapprochée est montée sur des Jeep transformées pour des opérations commandos, celle de droite a reçu un blindage pour la protection du conducteur et du radiateur.

Sur ces Jeep de l'armée autrichienne armées de la pièce de 105 mm SR, le pare-brise a été purement et simplement démonté.

Le contingent de l'armée grecque servant à Chypre défile dans les rues de Nicosie pour l'anniversaire de l'indépendance grecque. Les véhicules sont armés d'un tube de 75 mm sans recul et de Browning de 7,62 mm.

Concours d'élégance

Afin d'occuper le temps libre des GI des forces américaines d'occupation en Allemagne, l'état-major organise différentes activités parmi lesquelles des concours d'élégance : il s'agit de transformer des Jeep en les dotant de nouvelles carrosseries, soit, plus sobrement, de leur appliquer une livrée haute en couleur.

Des Jeep "transformées en voitures de tourisme", comme l'indique la légende de ce cliché, sont alignées à Francfort où un jury "va récompenser le soldat américain qui aura accompli la meilleure transformation".

Cet exemplaire (USA 20360023) a été réalisé avec des éléments provenant de véhicules civils, seules les roues trahissent encore l'origine de l'engin.

La Corée : 1950-1953

Le 25 juin 1950, les troupes nord-coréennes franchissent le 38e parallèle et bousculent les forces de la Corée du Sud, et les rares troupes américaines présentes qui battent en retraite se trouvent bientôt encerclées dans le réduit de Pusan.

Appliquant sa politique de l'"endiguement", le président Truman réagit aussitôt et envoie un puissant corps expéditionnaire placé sous le drapeau des Nations unies. Les Américains qui ont débarqué à Inchon, sur les arrières de l'ennemi, refoulent l'adversaire vers le nord. La Chine se sentant menacée intervient alors directement dans le conflit, entraînant un nouveau repli des unités de l'ONU. Fin 1951, le front se stabilise à la hauteur du 38e parallèle et des pourparlers de paix s'engagent à Pam Mun Jom (juillet 1953). Les matériels et armements des forces de l'ONU, et plus particulièrement des États-Unis, sont encore très largement des matériels de la Seconde Guerre mondiale.

Epuisés par les combats qu'ils viennent de mener dans la région de Taegu (septembre 1950), des GI essaient de se reposer, coincés contre leur Jeep, malgré des conditions climatiques épouvantables. Une pluie fine et incessante a en effet rendu le terrain gras et considérablement gêné les mouvements de troupe des Nations unies.

Le 17 avril 1952, le général James A. Van Fleet, agitant un drapeau sud-coréen, traverse Séoul pour se rendre à une cérémonie organisée par le président Syngman Rhee en l'honneur du premier anniversaire de la prise de commandement de la VIIIe armée par le général. Sa Jeep a fait l'objet de multiples transformations : repositionnement sur le côté de la roue de secours, installation de deux puissantes sirènes sur les ailes, aménagement des garde-boue avant, pose d'un nouveau pare-chocs et installation d'une barre permettant à l'autorité de se tenir debout en cours de déplacement.

Deux prisonniers nord-coréens sont ramenés vers l'arrière sur une Jeep dotée d'un pare-brise blindé du détachement de la Military Police *du 38e régiment d'infanterie (2e DI US).*

Des Jeep de correspondants de presse, dont celle au centre de l'envoyé du New York Times, stationnent dans la région de Pusan.

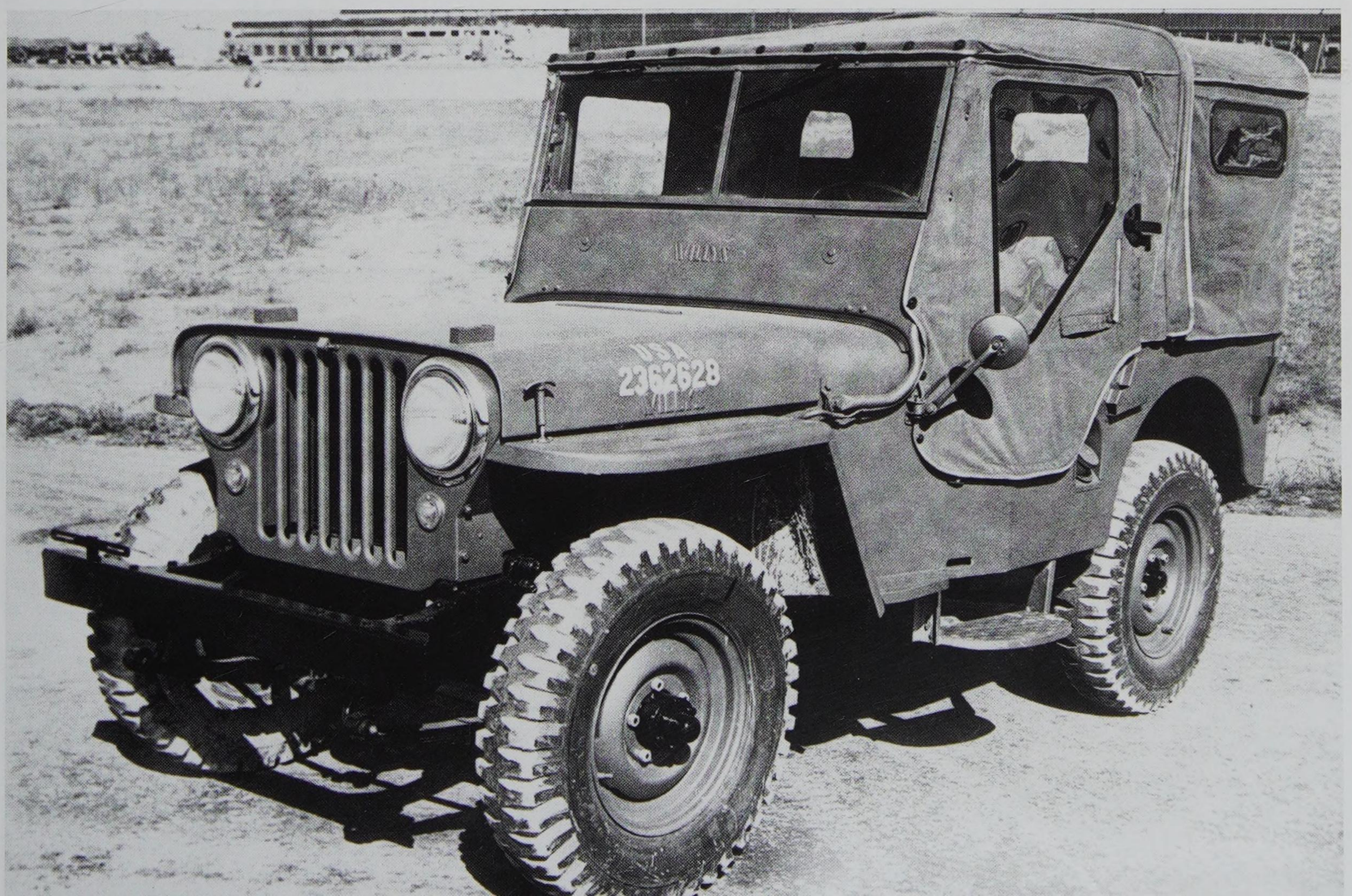
Mars 1951, des civils coréens passent à côté d'une Jeep de la section sanitaire du 27e régiment d'infanterie (25e DI US).

041
26611
041

LES JEEP CJ2A, CJ3A, CJ3B, M606 ET M38

En 1946, Willys sort la CJ2A, le véhicule reçoit une goulotte extérieure qui évite, comme sur la MB, d'avoir à soulever le siège pour remplir le réservoir d'essence, les phares sont de plus grande dimension et la roue de secours est positionnée sur le côté droit. Le moteur est toujours le *Go Devil.* La CJ2A rencontre un succès commercial certain, soixante et onze mille cinq cent cinquante-quatre exemplaires sont commercialisés dès la

La ligne générale de la CJ2A reste très proche de celle de la MB, les changements les plus notables sont les marchepieds et les phares de plus grande dimension (arsenal de Détroit, avril 1948).



première année. L'armée américaine acquiert quelques exemplaires de ce modèle civil. Cantonnés dans des emplois administratifs, ces CJ2A sont dépourvues de feux de *black-out*.

En 1948, Willys propose une version améliorée dont le bloc-moteur reste celui du *Go Devil* mais avec quelques modifications, au niveau de la distribution notamment. Cette version va donner naissance au modèle militaire qui reçoit alors l'appellation M38.

Présentée en janvier 1953, la version suivante, la CJ3B est restée en production jusqu'en 1964. Elle est désormais dotée du moteur F4 Hurricane dont les dimensions ont conduit à rehausser le capot. La CJ3B, sous l'appellation M606, a été livrée aux pays bénéficiant de l'aide américaine (PAM).

Cette patrouille du Camel Corps égyptien montée sur CJ3A est affectée à la défense du canal de Suez. Amenés à se déplacer en zones désertiques, les véhicules sont équipés d'un réservoir d'expansion relié par un tuyau souple au réservoir principal (1956).

Des CJ3A de l'armée espagnole défilent à Madrid devant les autorités.

Page de gauche, en bas : Un officier supérieur de l'armée sud-africaine préside une parade à bord d'une Jeep CJ2A. En arrière plan se tient un détachement blindé composé d'un char Comet *d'origine britannique (canon de 77 mm) et de cinq Centurion Mk 5 (canons de 20 livres).*

CJ3A radio de l'armée belge.

Willys CJ3A de l'armée belge armée de quatre missiles Entac (pour engin téléguidé antichar), cet armement a été conçu par la DTAT et produit en série par Nord Aviation. Le missile vole à 305 km/h, armé d'une charge de 4,1 kg, il perce 650 mm de blindage.

Le président égyptien Gamal Abdel Nasser lors d'une visite effectuée en Grèce en juin 1960 assiste, aux côtés de la famille royale, à un défilé sur l'aérodrome de Tatoi proche d'Athènes. Les CJ3A sont armées de canons de 75 mm SR.

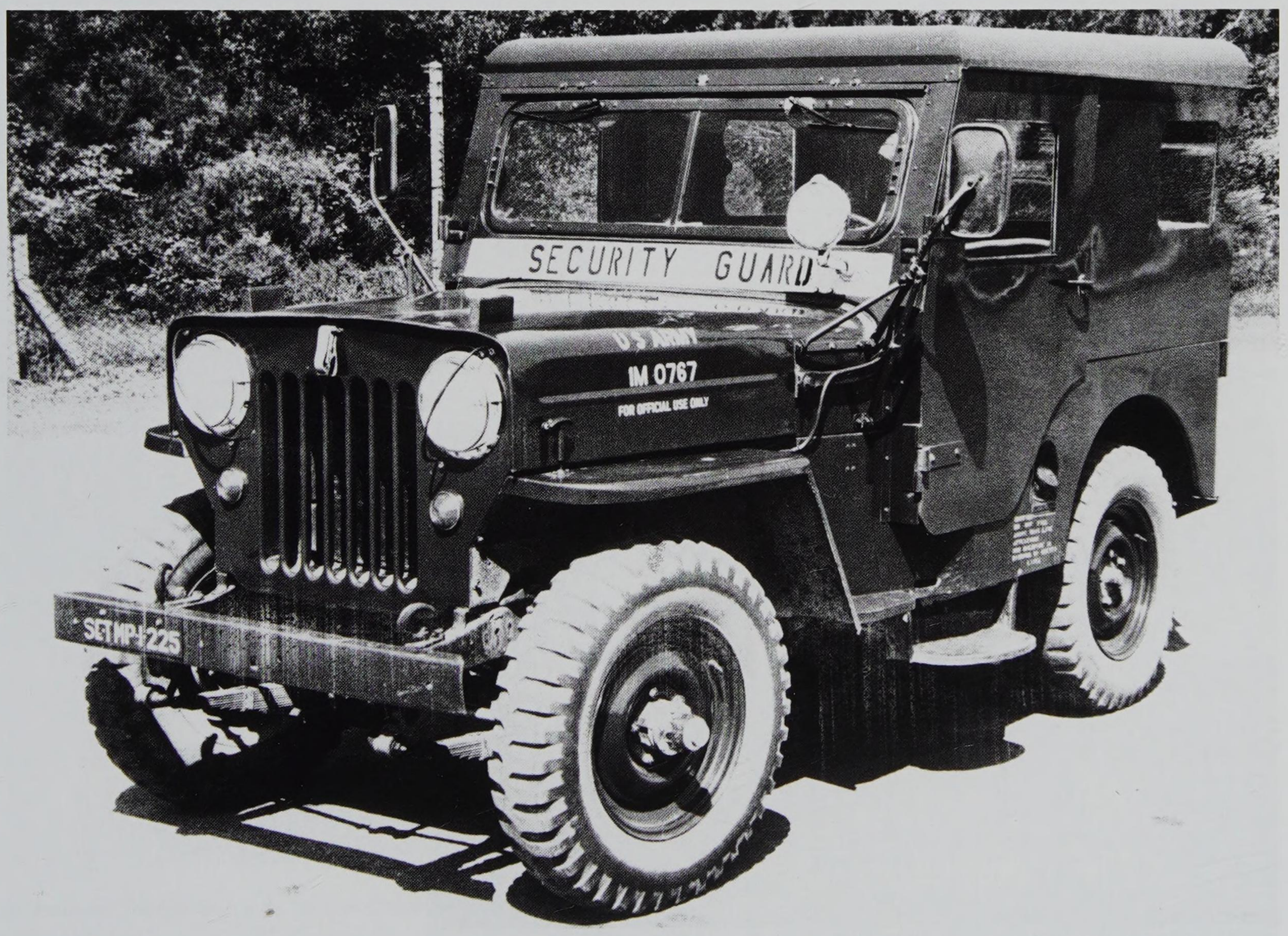
Le modèle M38 a été produit en 1950 et 1951 à soixante mille trois cent quarante-cinq exemplaires dans l'usine de Toledo. Sous cet angle, les charnières permettant un basculement de la grille de protection du radiateur sont parfaitement visibles. Si les phares ne bénéficient pas de la protection caractéristiques des M38, ces Jeep sont bien néanmoins destinées à l'armée comme en témoignent les feux de position et le feu de black-out *sur l'aile gauche. En arrière-plan, on peut voir des* Station Wagon *civiles modèle 4x463.*

Dans les années 1950 et 1960, la RFA est le théâtre d'incessantes manœuvres et l'on y croise régulièrement des convois alliés. Cette M38 est curieusement dotée d'un pieux destiné à sectionner les fils pièges tendus en travers de la route, une hypothèse hautement improbable dans ce contexte.

La Jeep M38, ou pour Willys le modèle MC, est en quelque sorte la synthèse de l'ancien modèle MB et de la CJ2A civile. Les éléments rajoutés à la version de commerce pour un usage militaire sont la protection des phares, le feu de black-out *sur l'aile gauche et la goulotte de remplissage du carburant d'un diamètre plus important.*

Cette M38 est équipée d'un kit spécial pour régions froides. Le système de chauffage est monté sur le capot devant le passager (Detroit Arsenal, juin 1950).

La Jeep M38 a été construite au Canada pour l'armée canadienne sous l'appellation M38 CDN. Elle ne diffère que peu de son homologue américaine : pont semi-flottant à l'arrière, frein de parking à tambour.



*Pour accueillir le nouveau moteur Hurricane, le capot a dû être rehaussé, donnant à la version CJ3B sa silhouette caractéristique. Le véhicule souffre d'un manque de stabilité dû à un centre de gravité élevé. Les CJ3B acquises par l'*US Army *ont été cantonnées dans des emplois dits administratifs.*

*Une CJ3B de l'*US Navy *descend d'un véhicule amphibie. Celui-ci, dénommé BARC pour* Barge Army Resupply Cargo, *est un matériel expérimental testé lors de l'exercice* High Tide *qui se déroule sur les côtes de Virginie en avril 1955. Le BARC pèse 100 t et peut porter une charge équivalente ; il se déplace à 12 km/h dans l'eau et à 25 km/h sur route.*

Cette Jeep CJ3B de l'armée helvétique porte une superstructure légère représentant sommairement la silhouette d'un engin blindé. Elle a été utilisée comme cible mobile pour l'entraînement au tir antichar.

Lors des troubles de 1960, les troupes des Nations unies ont reçu l'ordre de sécuriser les environs d'Elisabethville contre les actions des gendarmes katangais. Le 3 janvier 1961, le dispositif de l'ONU est en place, les villes de Kipushi et Jadotville sont sous contrôle. Le contingent indien patrouille entre Elisabethville et Jadotville et affronte un terrain difficile ; une Jeep CJ3B armée d'un canon de 106 SR s'est embourbée et doit être dégagée à bras fermes.

Au cours du conflit indo-pakistanais, une Willys CJ3B capturée est réutilisée par les Pakistanais (décembre 1971).

La méthode utilisée par ces soldats suisses pour hisser une CJ3B à bord d'un camion laisse quelque peu perplexe...

L'accession à l'indépendance de l'ancien Congo belge en juillet 1960 est suivie d'une longue période de troubles. Le pays va constituer un terrain privilégié pour de nombreux mercenaires soutenant tel ou tel parti. Ici, Jean Schramme, un des plus célèbres mercenaires de l'époque, a pris le volant d'une Jeep M606 portant les marques du 10e commando. En juillet 1967, le colonel Schramme, aidé d'un autre célèbre mercenaire, Bob Denard, se soulève contre Mobutu et s'empare de Bukavu qu'il tiendra jusqu'en novembre 1967. La défaite de Schramme sera le chant du cygne des mercenaires dans l'ex-Congo belge.

Jeep

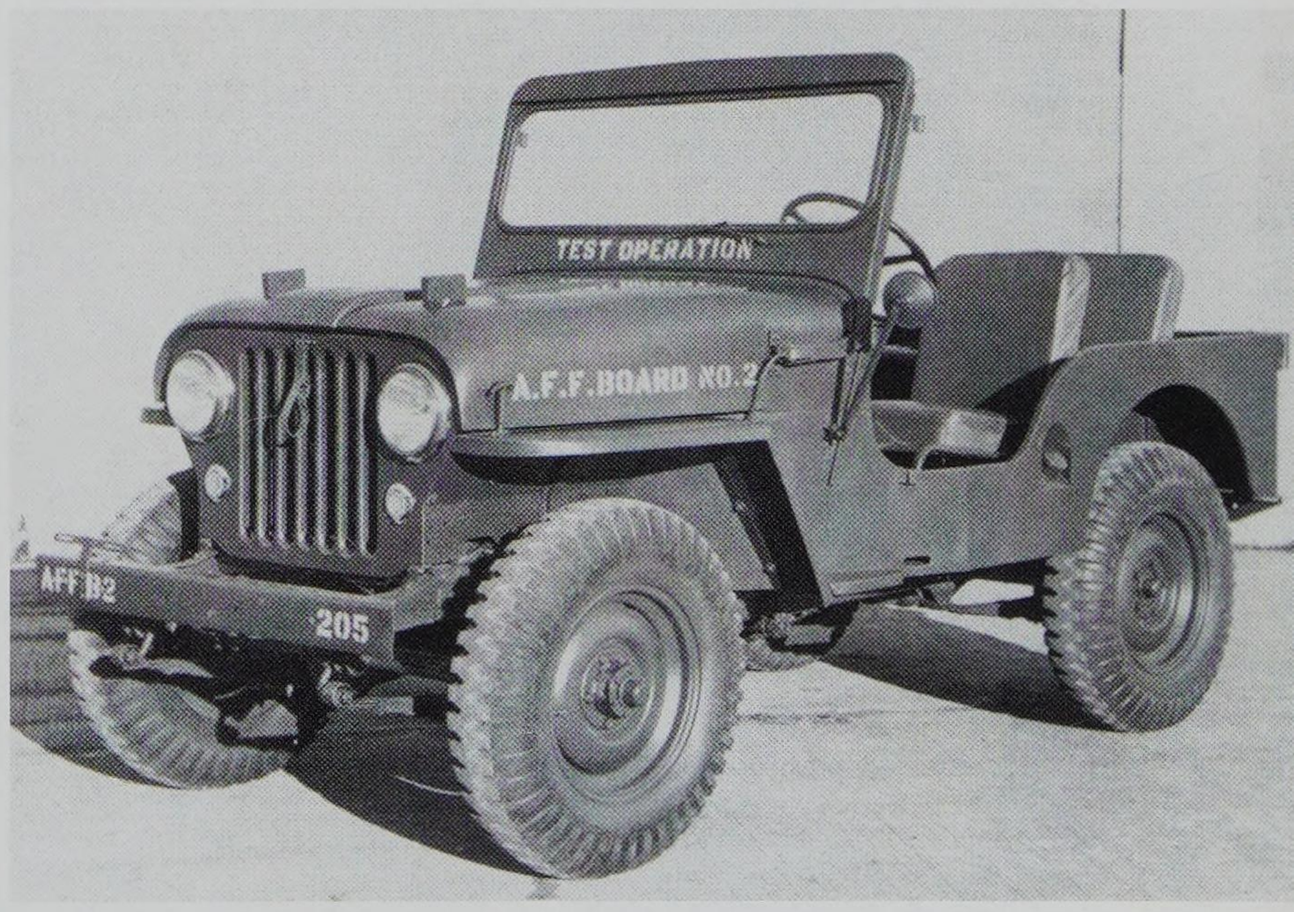
LES JEEP CJ5, CJ6, M606A1 ET M38A1

Pour succéder à la M38 à laquelle on reproche un manque de puissance, l'*US Army* se tourne vers Willys dont le bureau d'études, en retenant le moteur Hurricane qui a fait ses preuves sur la CJ3B, va concevoir la M38A1. Celle-ci a été produite à quatre-vingt dix mille cinq cent vingt-neuf exemplaires. La M38A1 a donné lieu à une version armée d'une pièce de 106 SR (M38A1C) et à une sanitaire de l'avant pouvant transporter deux brancards (M170). La M38A1 a été construite sous licence au Canada par Ford et aux Pays-Bas par Nederlandse Kaiser Frazer (Nekaf).

Fiche technique M38A1

Longueur : 3,520 m
Largeur : 1,545 m
Hauteur : 1,850 m (réductible à 1,430 m)
Garde au sol : 0,24 m
Réservoir d'essence : 64,3 l
Moteur : Willys Hurricane F4-134 de 2 199 cm^3 (72 CV à 4 000 tr/min)
Alésage : 79,375 mm
Course : 111,125 mm
Système électrique : 24 V

Redynamisé par l'arrivée de Kaiser Frazer, Willys, qui entretemps est devenu Willys Motors, puis Kaiser Willys, décide en 1954 de proposer sur le marché civil la M38A1 sous l'appellation CJ5 et CJ6.
Ses versions civiles vont être fournies à des pays bénéficiant de l'aide américaine sous le nom de M606A1.



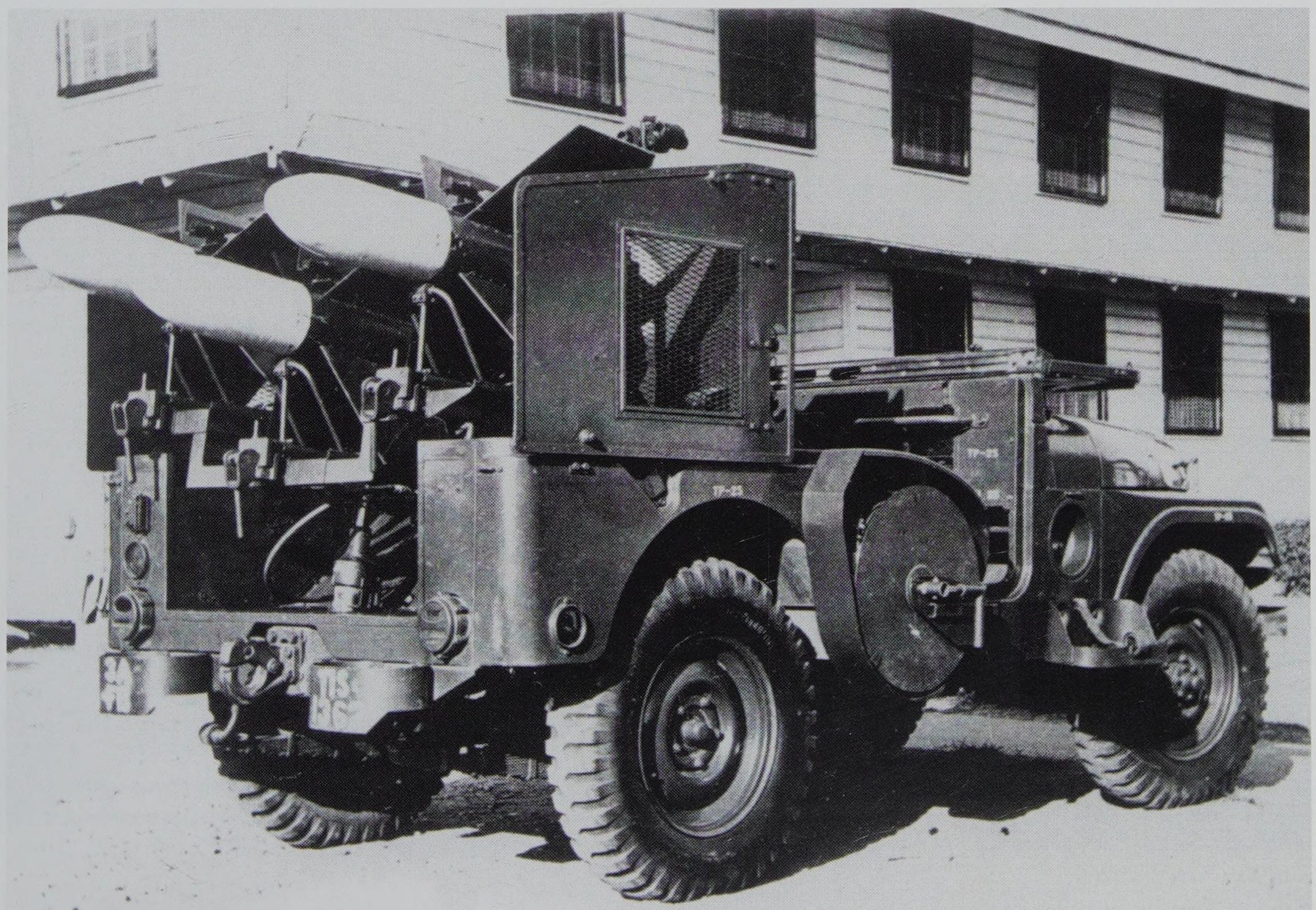
*Ce véhicule hybride reprend des éléments de la CJ2A, de la M38 et annonce la future M38A1. Il est animé par le moteur Hurricane de 2,199 l développant 72 ch. Le véhicule testé par l'*Army Field Forces Board *répond au souci d'améliorer les performances de la M38, notamment en termes d'accélération et de pente franchissable.*

Pour assurer la promotion de son nouvel hélicoptère modèle 300 M, la société Hugues fait réaliser ce cliché présentant le binôme Jeep-hélicoptère adapté aux missions de reconnaissance (août 1967).

Mars 1962, en période de tension Est-Ouest, un convoi américain gagne Berlin après avoir emprunté l'autoroute joignant la RFA à l'ancienne capitale du Reich à travers la zone soviétique. Les véhicules arrivant au Checkpoint Bravo *sont accueillis par une fanfare régimentaire.*

Une M38A1 des Marines dotée d'un Fording kit *participe aux manœuvres Red Trident I en Turquie (1955).*

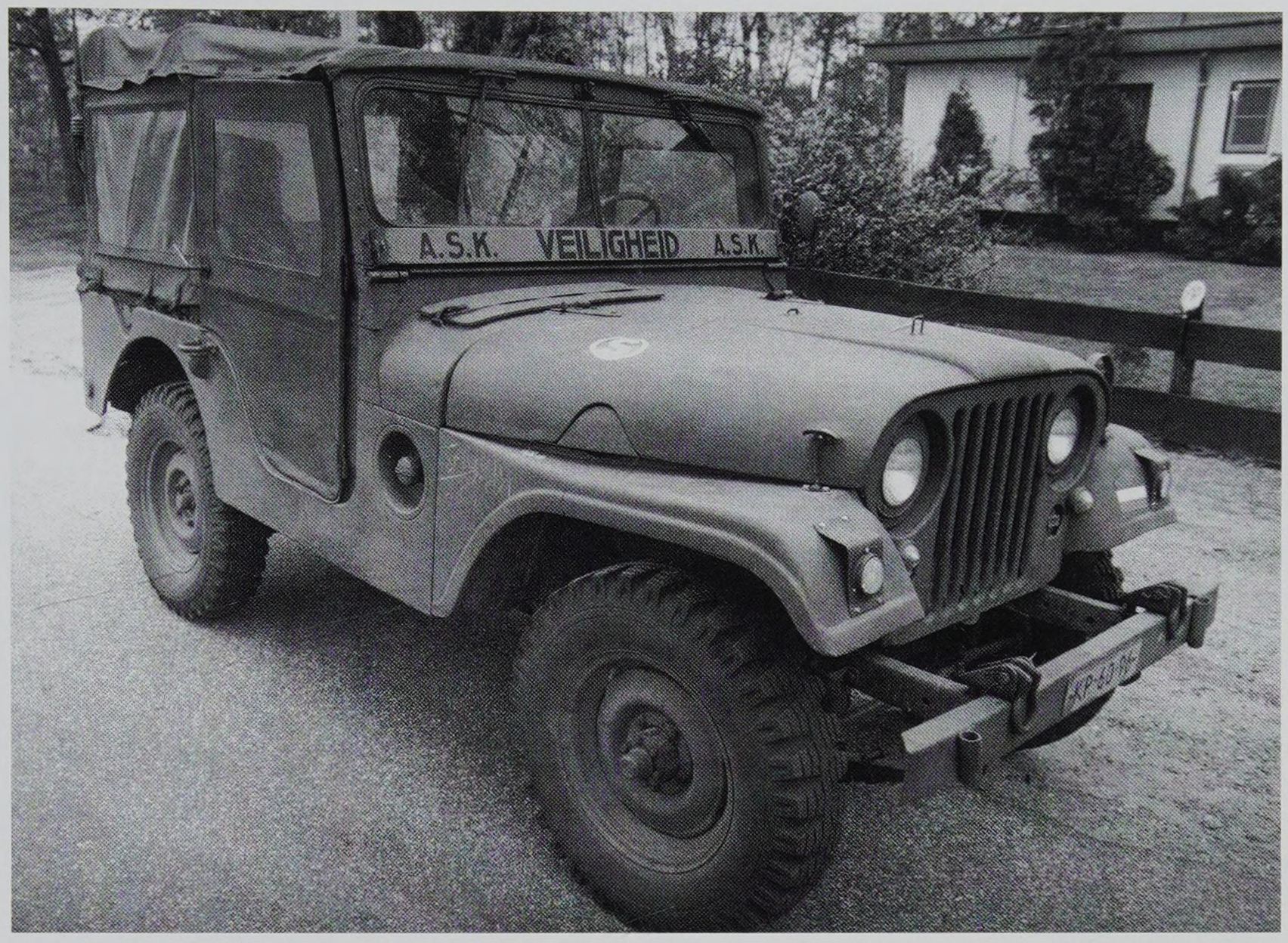
*L'*US Army *essaie le missile antichar SS 10. Le système de lancement comprenant trois engins est monté sur une M38A1. Le SS 10 est un missile filoguidé d'une portée maximale de 1 600 m.*



À la recherche d'un VLTT susceptible de succéder à l'Hotchkiss M201, l'armée française examine de multiples solutions, dont l'acquisition de la M38A1. Après avoir testé ce véhicule, la STAT a conservé cette M38A1 qui lui a servi de véhicule de servitude.

En mai 1955 sort des usines de la Nekaf la première M38A1 construite sous licence aux Pays-Bas. Environ cinq mille exemplaires ont été construits dans l'usine de Rotterdam. Un second constructeur, la société Kemper & Van Twist Diesel a, de son côté, produit environ deux mille unités supplémentaires.

La version hollandaise ne diffère de la M38A1 que par quelques détails : installation de feux de position et d'indicateurs de direction à côté des feux de black-out, *présence de catadioptres sur les ailes.*



Début 1964, Chypre est le théâtre de violences intercommunautaires. Dans le cadre de la résolution 186 en date du 4 mars 1964, le Conseil de sécurité de l'ONU décide de l'envoi d'une force de maintien de la paix. Une Jeep M38A1 CDN du contingent canadien entre dans Nicosie.

Au cours de manœuvres en RFA, une M38A1C va prendre position, elle porte les marquages tactiques du 36th Armoured Infantry Battalion *(3e division blindée US). Au départ du coup une zone de précaution de 60 m en arrière de la pièce doit être respectée. La zone dangereuse forme un angle de 120° sur une profondeur de 30 m.*

L'armée suisse s'entraîne au tir antichar (novembre 1976) ; la Suisse a par ailleurs acquis des CJ3A en 1964, des CJ5 en 1968 et 1969 (certaines équipées en chasse-neige), des M38A1 en 1958, des CJ6 aménagées en véhicules de construction de lignes téléphoniques en 1962.

Une M38A1C jordanienne a été capturée par les Israéliens lors de la guerre des Six-Jours, le véhicule est alors retourné contre ses anciens propriétaires (juin 1967).

Surnommé Davy Crockett, *ce système monté sur une M38A1 est destiné à lancer une fusée tactique à ogive classique ou nucléaire (1960).*

Un missile antichar Swingfire *est tiré d'une CJ6. Cet armement filoguidé d'une portée de 4 000 m a été livré à la Grande-Bretagne, la Belgique et l'Égypte.*

US ARMY
T.P. 18

LES JEEP ROUTIÈRES

La DJ5 Dispatcher 100 produite par AM General apparaît en 1977. Malgré son air de Jeep, le véhicule n'est que 4x2. Il est équipé de deux portes latérales coulissantes et d'un système d'aération installé sur le toit. Son moteur est un quatre cylindres de 1 983 cm3 délivrant 80 ch. Sa conception simple et son coût réduit d'entretien font de la DJ5 un véhicule économique. Son faible empattement (2,100 m) lui confère une bonne manœuvrabilité. Ce véhicule a par ailleurs été largement utilisé par la Poste américaine.

Cette DJ5 a été affectée au Fire Department *de l'Académie navale d'Annapolis dans le Maryland qui forme les officiers de la* Navy *(avril 1977).*

Page de gauche : Le modèle DJ5 Dispatcher conserve les lignes générales de la Jeep, mais le véhicule n'ayant qu'un pont moteur, ses missions restent limitées à des tâches administratives. D'un poids total de 1 491 kg, le véhicule a une charge utile de 318 kg, son autonomie est de 241 km.

JSMC 234357
CARC
BD

LA MIGHTY MITE

En 1953, un prototype de Jeep légère est réalisé, le véhicule dénommé *Mighty Mite* répond à un besoin exprimé par l'USMC pour un matériel hélitreuillable. Les essais vont se dérouler sur plusieurs années et ce n'est qu'en 1959 qu'AM General signe un contrat de production. Au total, environ quatre mille exemplaires de ce matériel ont été livrés aux seuls Marines entre 1959 et 1963. Pour gagner du poids, la fabrication de la *Mighty Mite* fait largement appel à l'aluminium. Deux versions ont été construites, la M422 de 1,650 m d'empattement et la M422A1 de 1,800 m. La *Mighty Mite* est animée par un moteur V4 de 1 770 cm3.

La Mighty Mite *apparaît ici dans sa version définitive. Pesant seulement 771 kg, elle est animée par un moteur essence V4 American Motors, modèle AV 108-4 développant 55 ch. Sur cet exemplaire surpris en cours d'essais à l'*Armor Engineer Board *vers 1960, un système de passage à gué (*Fording kit*) a été installé.*

AUTO INV TEST
010542
APS

LA WILLYS MX BOBCAT

La recherche récurrente d'une Jeep très légère pour les opérations aéroportées donne naissance en 1953 à la Willys modèle MX *Bobcat,* dont environ 85 % des éléments sont interchangeables avec ceux des M38 et M38A1.

Le moteur est celui de la M38 avec quelques modifications mineures. Grâce à l'emploi de l'aluminium, la *Bobcat* ne pèse que 680 kg, contre 1 225 kg pour la M38A1 et 1 190 kg pour la M38.

La Jeep Bobcat *subit des essais intensifs en 1953 sur les pistes de l'*Aberdeen Proving Ground. *Si le véhicule se révèle efficace en terme de mobilité, sa charge utile insuffisante et une fiabilité mécanique incertaine conduisent à l'abandon du projet.*

LA JEEP M151

En 1952 Ford reçoit du gouvernement commande pour concevoir, développer et produire un nouveau véhicule 4x4, 1/4 ton. Trois prototypes sont construits et subissent une série d'essais qui se déroulent sur près de 50 000 km. Six autres prototypes (XM151) sont livrés en juin 1954 à Aberdeen pour y subir des tests d'évaluation. Au cours de l'hiver 1955, des tests complémentaires sont conduits au Canada en vue d'évaluer les performances du véhicule en climat froid.

Deux ans plus tard, en 1956, quatre nouveaux prototypes ayant bénéficié des améliorations apparues nécessaires lors des premiers essais, sont construits à la demande des autorités militaires. Deux de ces véhicules sont en acier, les deux autres en aluminium. Ils reçoivent respectivement les appellations XM151E1 et XM151E2. Ces quatre matériels sont à leur tour envoyés à Aberdeen pour y entamer début 1957 une série de tests soutenus. Au cours des essais des déficiences majeures apparaissent au niveau du châssis et de la caisse des deux XM151E2 et conduisent d'abord à interrompre la pour-

Le prototype de la Ford XM151 effectue des essais à Aberdeen (1954). Le véhicule est animé par un moteur Continental de 71 ch à 4 000 tr/min.

suite des essais, puis, finalement, à l'abandon de toute idée de développement ultérieur basée sur un véhicule en aluminium. La version en acier, plus lourde de 125 kg, est retenue. La production en série débute à la fin de 1959.

En 1963, la firme Kaiser Jeep qui sera plus tard absorbée par AM General Corp. se voit confier, parce que la moins-disant, la construction en série de la M151.

En 1964, la Jeep M151 est dotée d'une suspension renforcée. Cet aménagement a été décidé pour permettre l'installation de systèmes d'armes tels que lance-missiles antichar ou canon de 106 SR.

Malheureusement, une série d'accidents, parfois graves, liés au caractère survireur de la M151, altère la réputation du véhicule et conduit à une réétude de la suspension. Le défaut est corrigé sur la nouvelle version dénommée M151A2 qui apparaît en 1970.

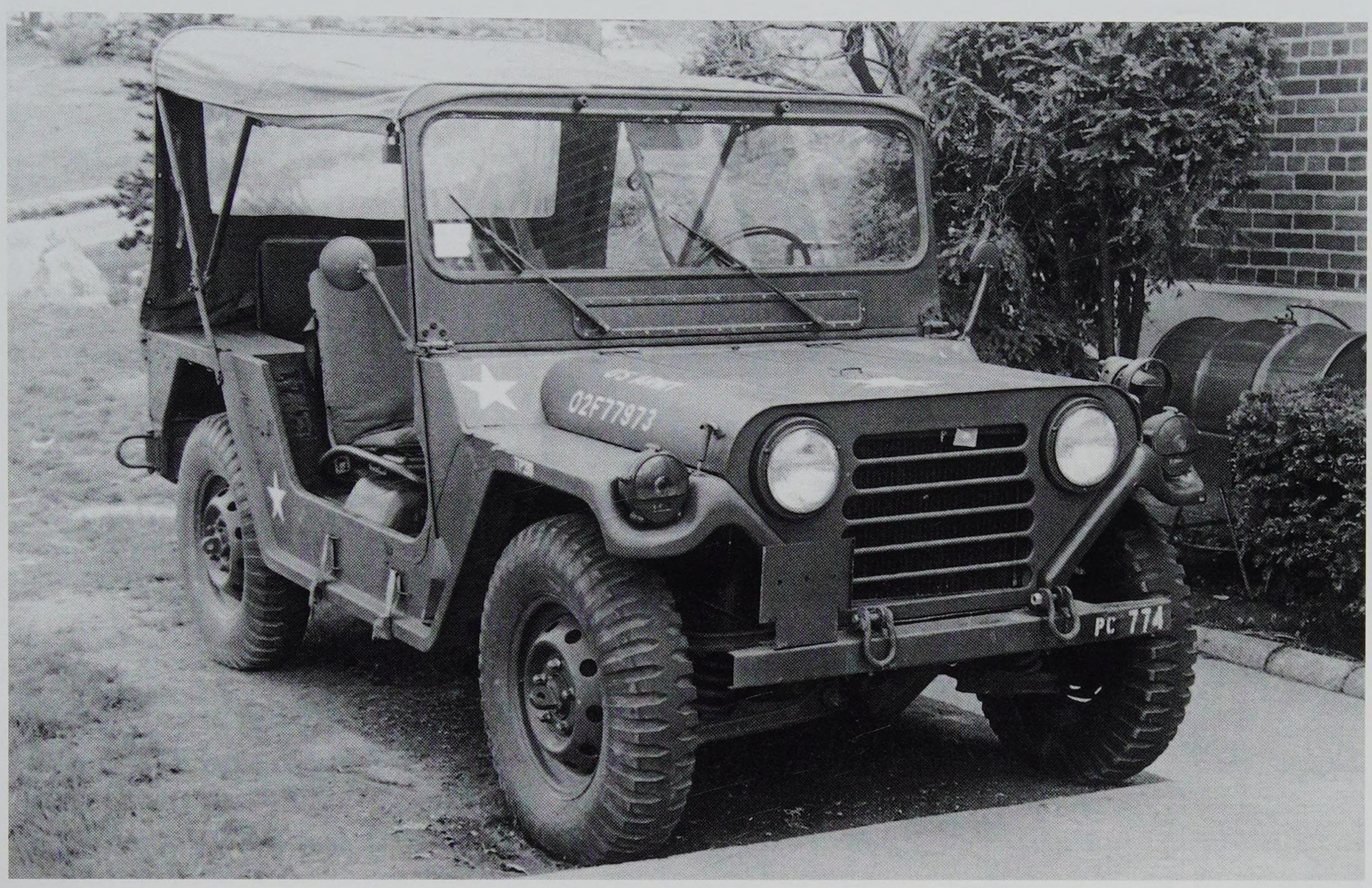
Parallèlement, d'autres améliorations sont apportées sur le nouveau modèle : pare-brise en une seule pièce, système d'éclairage plus efficace, essuie-glaces à deux vitesses, lave-glaces, meilleur système de freinage, rétroviseur intérieur.

Outre les États-Unis, de nombreux pays ont utilisé la Jeep M151 : Arabie Saoudite, Bolivie, Cameroun, Canada, Danemark, Gabon, Guatemala, Indonésie, Israël, Jordanie, Luxembourg, Maroc, Nicaragua, Pays-Bas, Sénégal, Singapour, Thaïlande et Zaïre.

Le dernier contrat pour la fourniture de M151A2 a été passé avec AM General le 16 février 1971, il porte sur la fourniture de 34 984 véhicules. Au total, 205 543 MUTT ont été construites.

Dans le cadre du programme de remplacement de la Jeep Hotchkiss M201 de l'armée française, une M151A2 a fait l'objet d'évaluations en 1976.

*Les M151A1 d'une unité de reconnaissance de l'*US Army *stationnées à Berlin ont toutes reçu un montant métallique coupe-fils.*

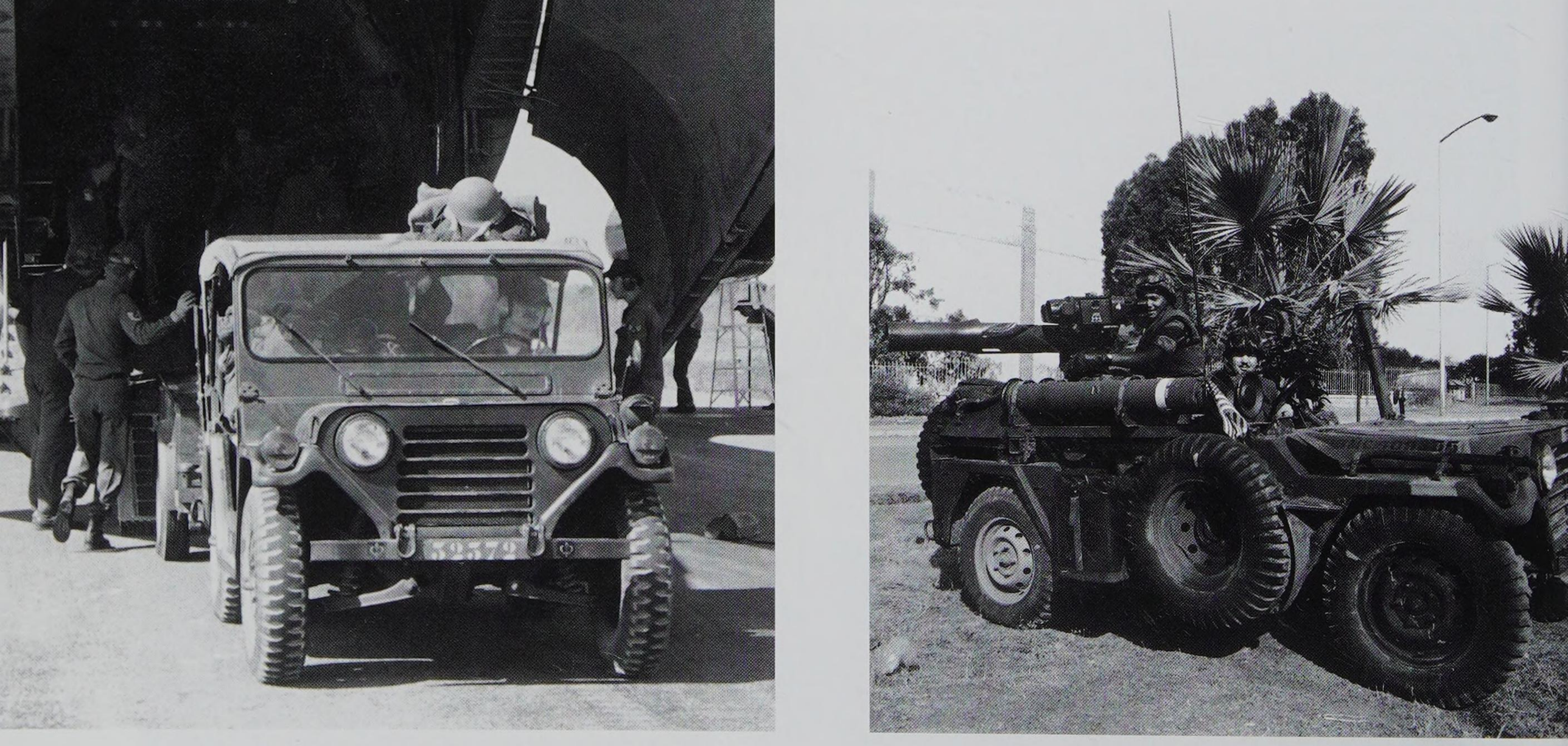


Cette M151A2 a été surprise en mai 1979 devant les bâtiments du service incendie de l'académie militaire de West Point (USMA).

Cette M151 A2 hérissée de nombreuses antennes radio appartient à une compagnie de commandement de la 2e DB US en manœuvre en RFA. On peut noter l'installation de portières destinées à protéger l'équipage contre les intempéries.

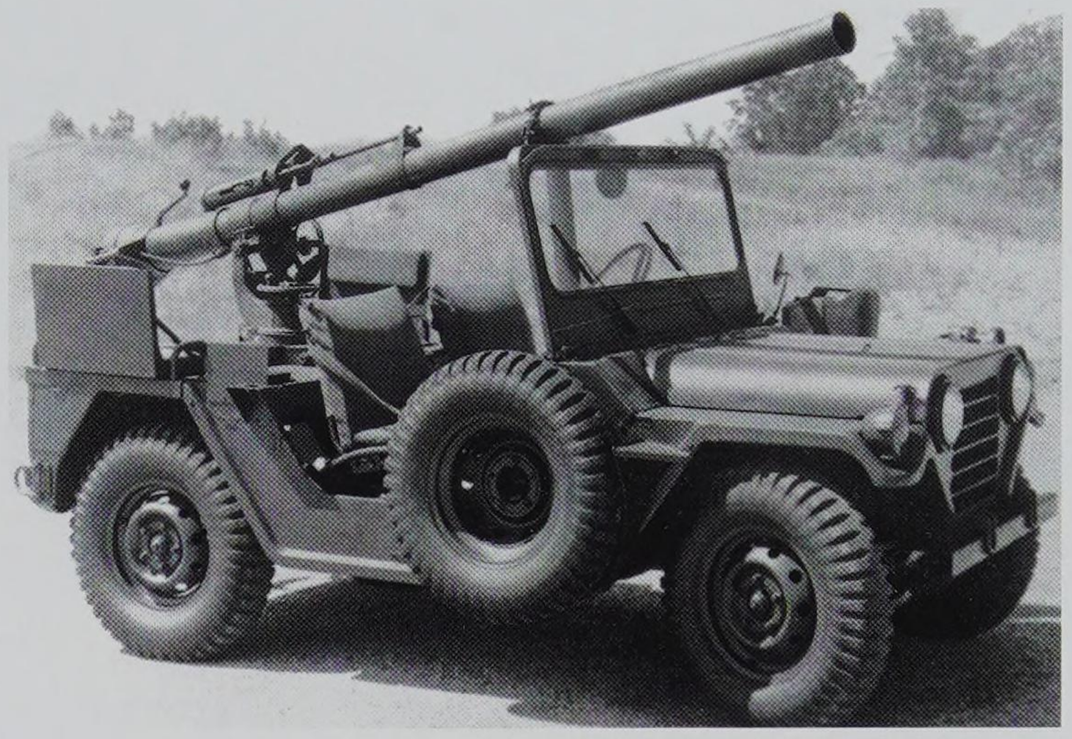
Un affût chandelle pour la mitrailleuse de 12,7 mm est fixé entre les sièges avant. Le véhicule de la Military Police *est équipé d'un gyrophare destiné à signaler la présence des convois, les manœuvres alliées en RFA se déroulant essentiellement en terrain libre (1982).*

Une M151A2 de l'armée royale marocaine descend d'un gros porteur de l'USAF. Elle appartient au contingent marocain venu relever le 2e REP au Shaba, à la suite des troubles provoqués par l'incursion de rebelles katangais dans cette province du Congo en 1978. (ECPAD)



Un poste de tir pour le missile antichar TOW a été monté sur cette M151A2 de l'USMC (Liban, 1982). (ECPAD)

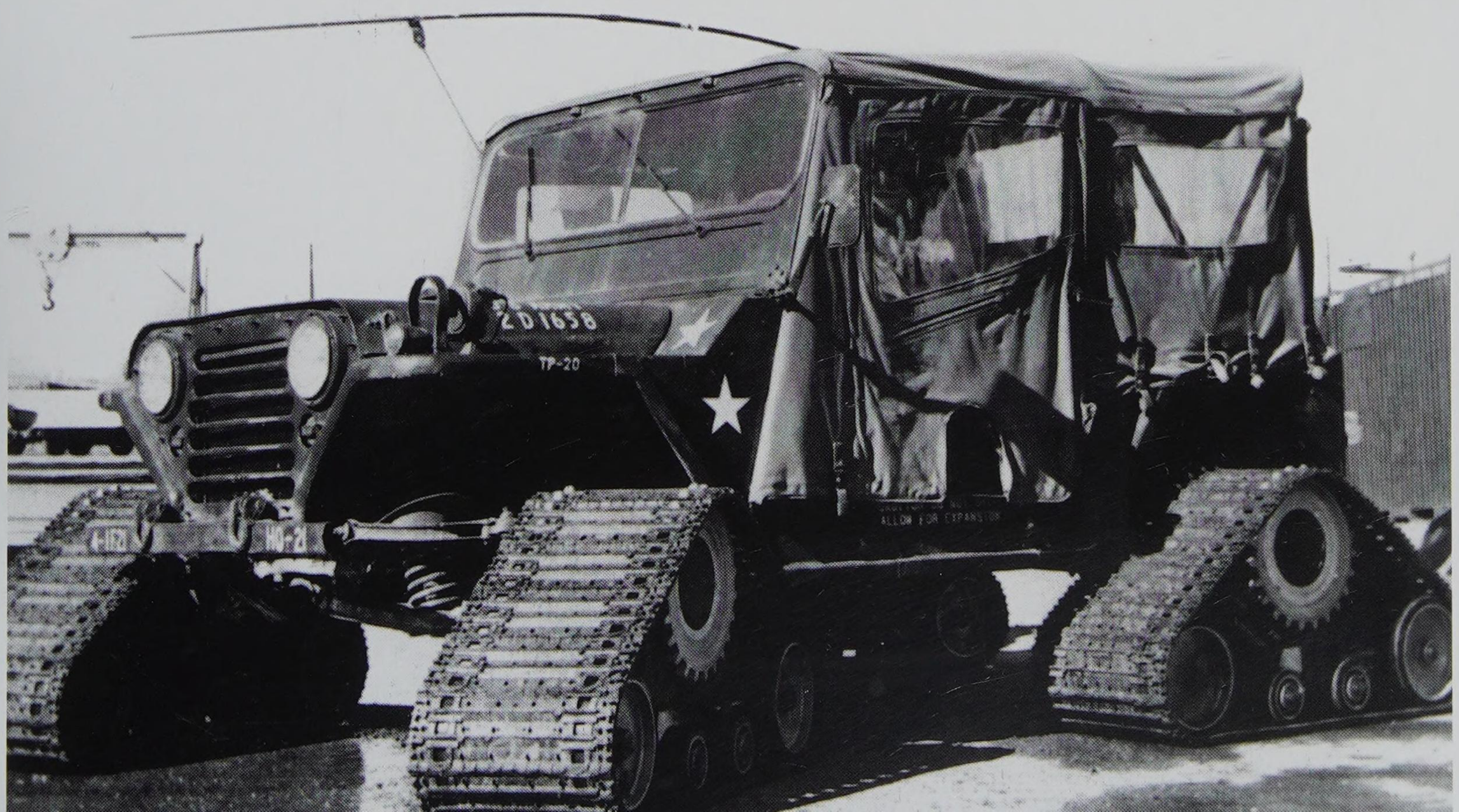
La sanitaire de l'avant modèle M718A1 transporte deux blessés.



Lorsqu'elle est équipée de la pièce de 106 SR, la Jeep M151 reçoit l'appellation M825. En ordre de combat le véhicule pèse 1 960 kg.

En 1978, le Sénégal envoie au Liban un contingent dans le cadre de la FINUL. Les Jeep sont des M151A2. (ECPAD)

Cette M151A1 est équipée du système Una-Track *conçu pour les déplacements sur la neige ou en terrains marécageux. Le véhicule peut être très rapidement remis dans sa configuration d'origine. Des essais ont été effectués en 1972 à Fort Carson (Colorado) et en 1974 en Alaska à Fort Greely.*



MILITAR

LES REMORQUES 1/4 TON

N'ayant pas obtenu le marché de la Jeep, Bantam reçoit commande, comme lot de consolation en quelque sorte, de remorques 1/4 ton.

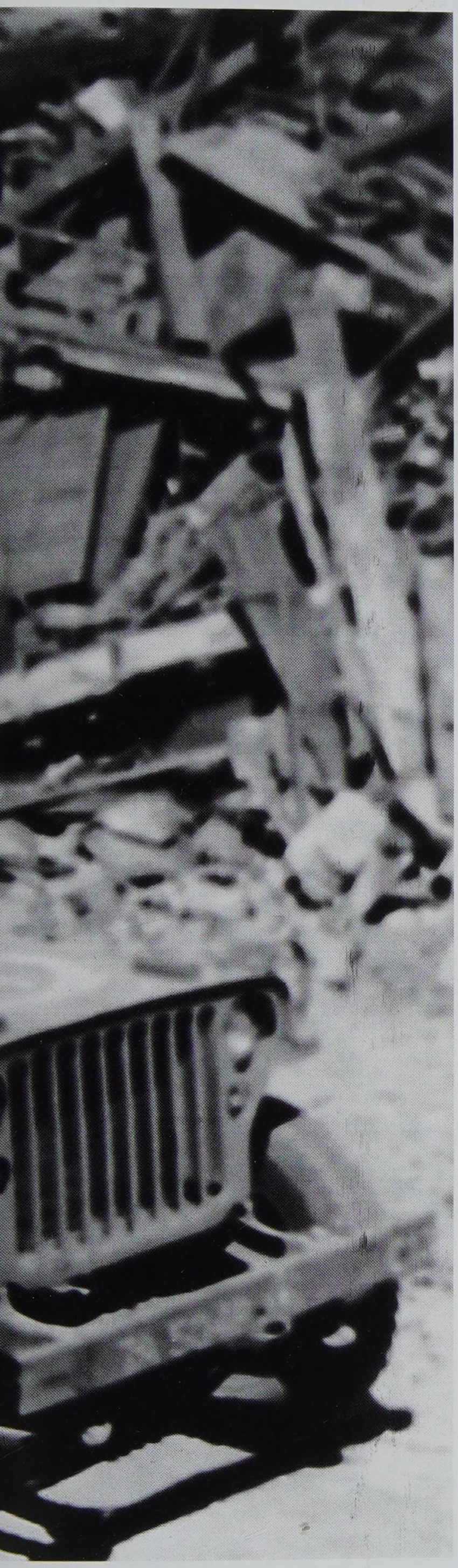
Ce matériel est également produit par Willys (modèle MB-T) ainsi que par diverses entreprises nord-américaines : Black, Checker, Converto, Gemco, Fruehauf, Pacific, Springfield, Stick, Utility Trailer. Conçue pour doubler la charge utile de la Jeep (460 kg sur route, 225 kg en tout-terrain), la remorque est dotée d'une caisse étanche, flottable. Ses roues sont identiques à celle de la Jeep. Au total, 143 359 exemplaires ont été construits de 1942 à 1945.

Après la guerre, Bantam et Willys proposent une nouvelle remorque plus particulièrement destinée au marché civil. La seule novation est la présence d'un hayon arrière rabattable destiné à faciliter le chargement.

Le modèle M100 destiné à la Jeep M38 est construit dans les années 1950. Lui succède le modèle M416 attelé à la Jeep M151 reconnaissable aux formes rectilignes des passages de roues.

Au cours de manœuvres en RFA en 1980, une M151A2 tracte une remorque M416. Les principales caractéristiques de cette remorque sont : longueur : 2,760 m, largeur : 1,535 m, hauteur : 1,070 m.

Des civils habitant Zweibrücken traversent leur ville en ruine installés dans une Jeep du 504e bataillon de la Military Police *tractant une remorque 1/4 ton. La cité, située à environ 25 km de Saarbrücken, capitale de la Sarre, a été conquise par les troupes de la VIIe armée le 20 mars 1945.*



La remorque de 250 kg offre la particularité de flotter, même en charge, tout en gardant un franc bord de 15 cm (Mourmelon, juin 2002).

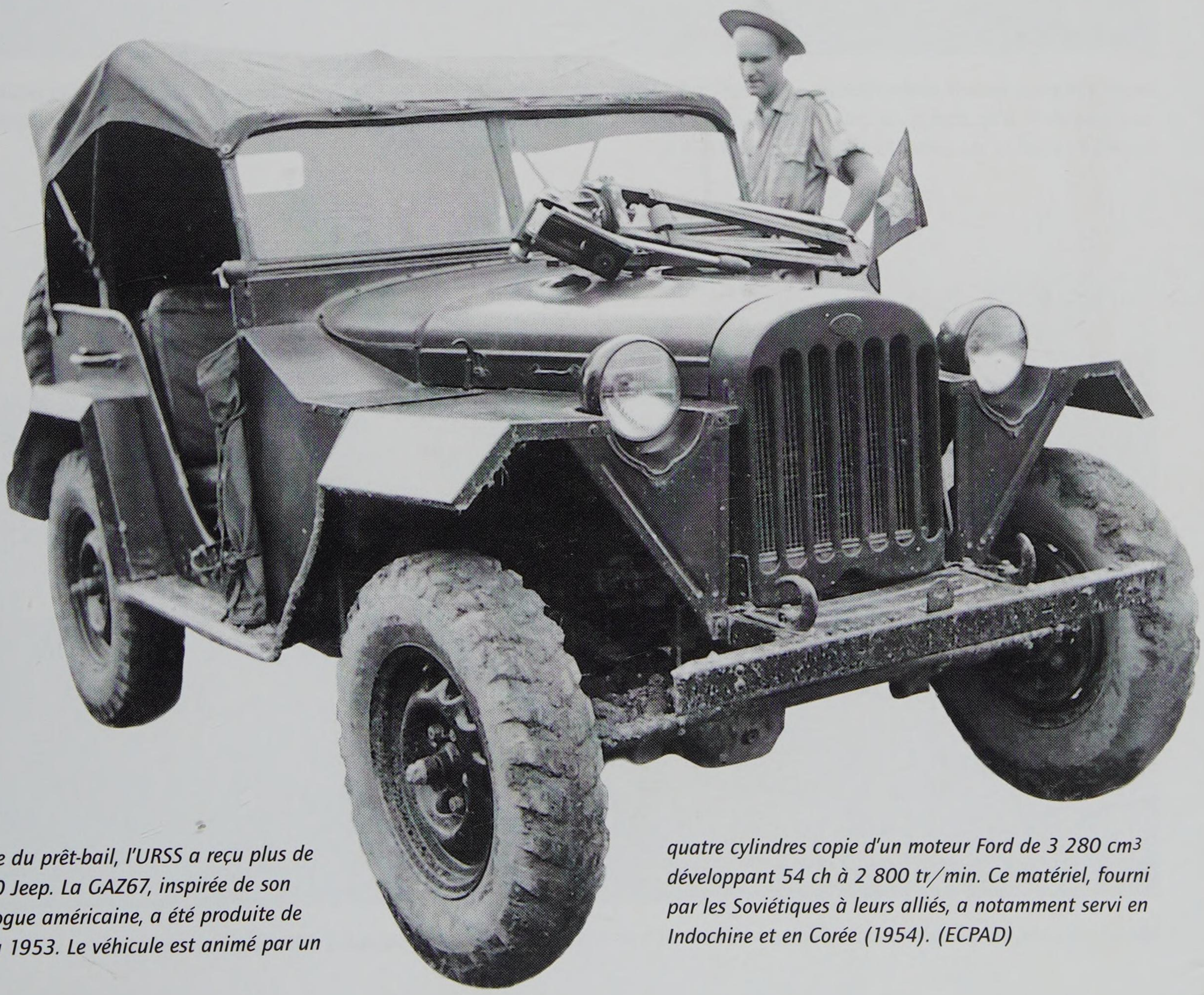
Pour compléter son parc de remorques de 250 kg d'origine américaine, l'armée française a fait appel à plusieurs constructeurs nationaux. Cet exemplaire a été produit par la société Fernand Genève.

À LA MANIÈRE DE...

Aux lendemains du conflit, la Jeep va inspirer bon nombre de constructeurs à travers le monde. En URSS, où a été conçue dès 1942, la GAZ67 est développée la GAZ67B (moteur de 3 280 cm3), puis dans les années 1960 la GAZ69AM, puis l'UAZ469, largement distribuées dans les pays du bloc de l'Est.

Au Japon, la Jeep est construite sous licence par Mitsubishi, mais d'autres constructeurs comme Toyota et Nissan développent une famille de VLTT qui perdure de nos jours (Toyota Land Cruiser et Nissan Patrol).

En Grande-Bretagne, un châssis de Jeep sert à réaliser la première Land Rover. L'Austin Champ livrée à l'armée anglaise (modèles WN1, WN2) à partir de 1952 s'inscrit aussi dans la lignée des voitures de liaison tout-terrain de 1/4 ton.



Au titre du prêt-bail, l'URSS a reçu plus de 20 000 Jeep. La GAZ67, inspirée de son homologue américaine, a été produite de 1943 à 1953. Le véhicule est animé par un quatre cylindres copie d'un moteur Ford de 3 280 cm3 développant 54 ch à 2 800 tr/min. Ce matériel, fourni par les Soviétiques à leurs alliés, a notamment servi en Indochine et en Corée (1954). (ECPAD)

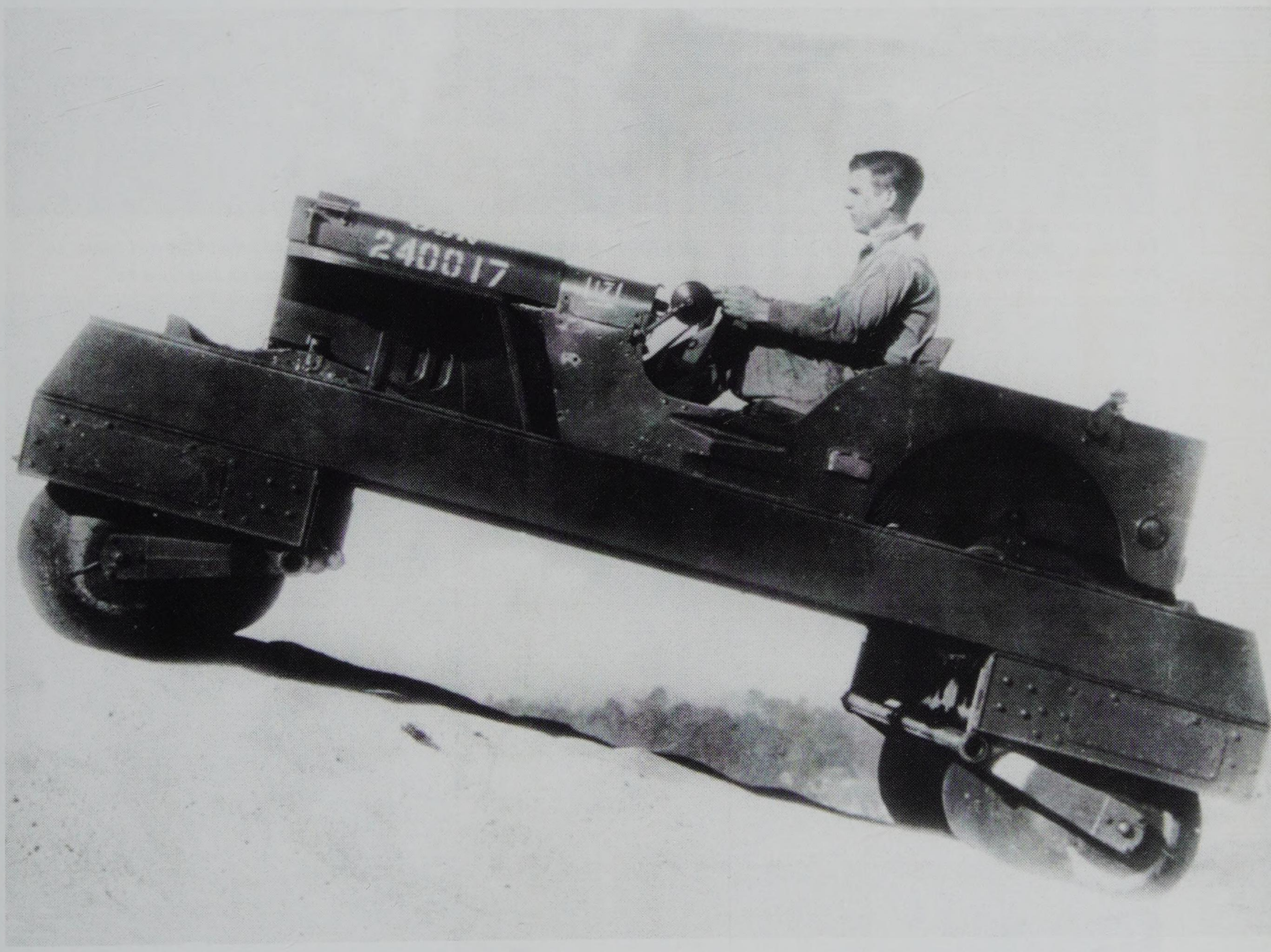
La société sud-coréenne Keohva établie à Séoul a produit différents modèles de Jeep de 250 kg et 750 kg de charge utile. Ces véhicules sont tous dotés d'un moteur six cylindres AMC de 4 229 cm³ de 114 ch à 3 200 tr/min. Cet exemplaire à empattement long de 750 kg, surpris à Hanoi en décembre 1994, est du type M7GA3L.

Mitsubishi J24A, le véhicule est doté d'un moteur de 2 659 cm³ (92 x 100) de 80 chevaux à 3 500 tr/min.

L'UAZ 469B apparaît en 1961, elle est animée par un moteur de 2 445 cm³ (92x92), dont la vitesse maximale atteint 105 km/h. Cet exemplaire appartient à l'armée arménienne (Erevan, mai 2002).

Mitsubishi modèle CJ3B-J4C armée de deux missiles anti-chars.

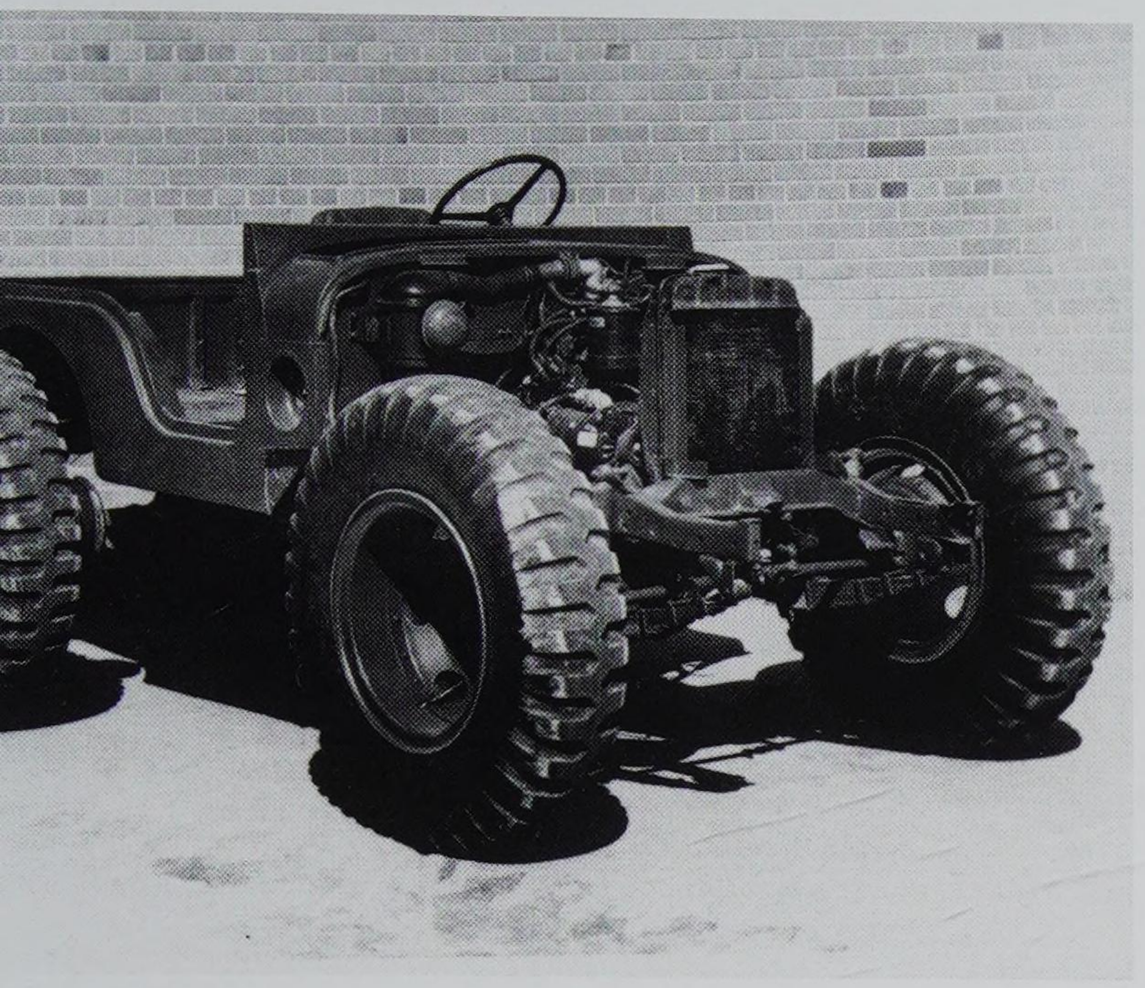
JEEP SPÉCIALES (APRÈS-GUERRE)



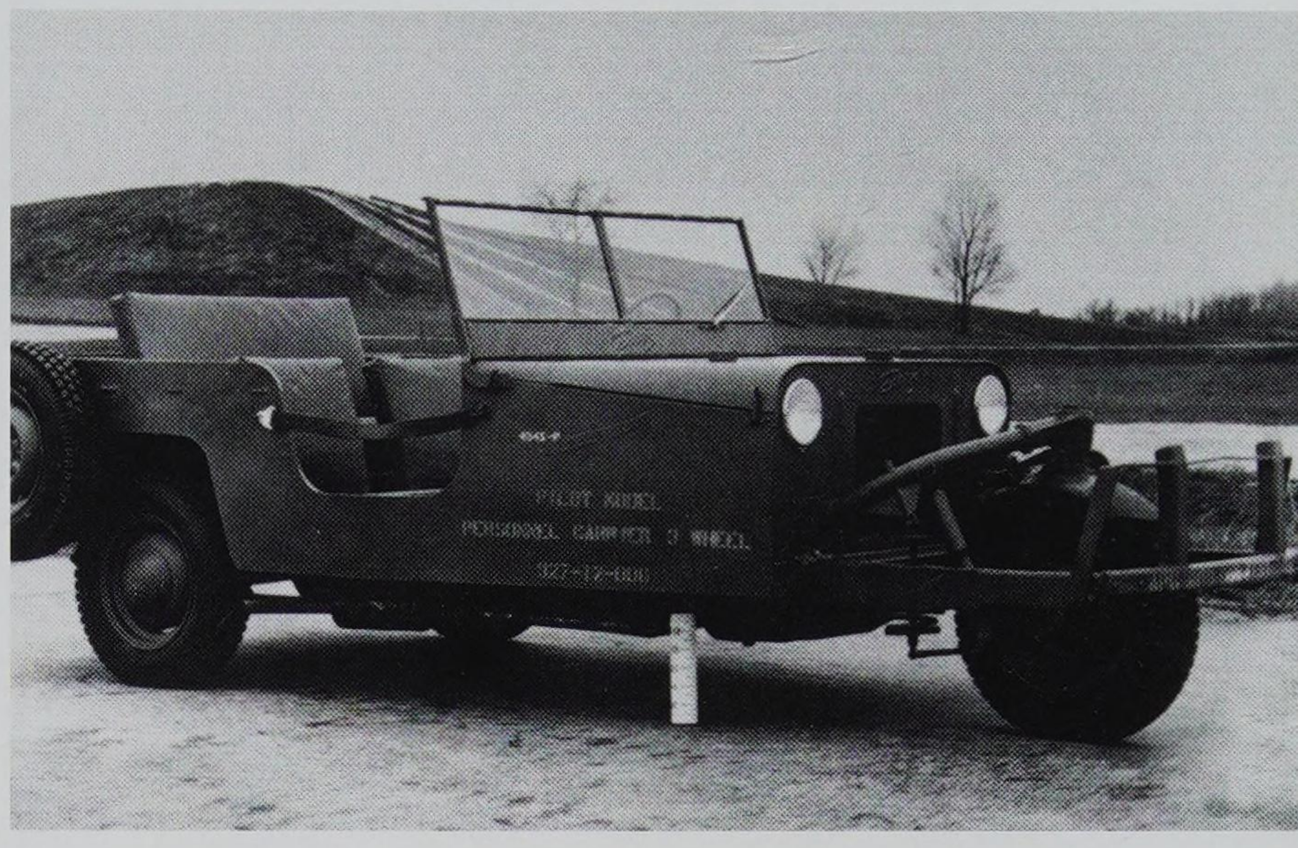
Un Californien de Carmel, W.H. Albee, conçoit en 1952 un système de pneumatiques de grandes dimensions et de basse pression, destiné à améliorer les performances en terrains peu consistants. Le principe, dénommé Rolligon, *est appliqué à différents matériels, dont la Jeep. En janvier 1953, le département des recherches de la* Navy *procède à des essais à Port Hueneme (Californie). Les pneumatiques montés sur cette Jeep mesurent 1,20 m de large et ont un diamètre de 0,60 m.*

*En 1950, la société O. E. Szekely de Philadelphie livre à l'*US Navy *des matériels destinés à fournir de l'énergie électrique aux avions sur porte-avions. Les types (modèles A1 et A2) dits* Self-Propelled Electric Power Plants *sont réalisés sur une base de Jeep 1/4 ton. Les documents techniques édités à l'époque caractérisent ce matériel comme un véhicule à trois roues et traction avant (*three-wheel, front-wheel-drive*), en fait le train arrière comprend deux roues jumelées de petite dimension. Les véhicules disposent d'un générateur (30 V, 500 A) nécessaire au démarrage des avions à réaction ou au contrôle des équipements électriques ou radio des appareils. Le modèle A2 dispose en plus d'un alternateur fournissant un courant continu de 115 V, 400 cycles. Ce matériel a par ailleurs été fourni à l'aéronautique navale française et utilisé sur ses porte-avions. Derrière le véhicule qui est animé par le moteur standard de la Jeep Willys, on aperçoit un chasseur Grumann Panther.*

L'ingénieur d'origine hongroise Nicolas Straussler a conçu après-guerre en Grande-Bretagne, où il s'est établi, cette Jeep amphibie dotée de roues gonflables. Ces roues de grand diamètre agissent comme des aubes et assurent la progression sur l'eau.



Ce prototype a été conçu pour effectuer des tests de mobilité. Surnommé Hi Helen, *le véhicule est réalisé sur une base de M38A1 dotée de pneumatiques de grandes dimensions 11.00x20.*



*Ce curieux véhicule 3x2 est dû à un inventeur californien du nom de Gary Davis. Son créateur propose ce matériel à l'armée en tant que transport de personnel. L'engin est testé en mars 1949 sur les pistes de l'*Aberdeen Proving Ground. *Il n'intéressera pas les militaires bien que son comportement ait été jugé bon, tant en termes de fiabilité que de facilité de conduite ; toutefois, ses performances en tout-terrain restent inférieures à celles de la Jeep. Si les lignes générales du véhicule rappellent nettement celles de la Jeep, sur le plan mécanique, l'engin n'a rien de commun : il est animé par un moteur 4 cylindres Continental de 60 ch qui lui confère une vitesse maximale de 113 km/h.*

La Jeep AMC modèle CJ 10A, animée par un six-cylindres Nissan, est utilisée par l'USAF comme tracteur pour les matériels de piste.

LA JEEP DANS L'ARMÉE FRANÇAISE

Aux lendemains du conflit, l'armée dispose d'un parc de Jeep fournies dans le cadre de la loi prêt-bail, mais les véhicules, au terme des campagnes de France et d'Allemagne, sont souvent usés et nécessitent une profonde remise à niveau, quand ce n'est pas tout simplement une réforme pure et simple.

Ce n'est qu'avec le conflit coréen que les États-Unis recommencent à livrer des matériels au titre du PAM.

Cette Jeep des transmissions a été équipée dans l'immédiat après-guerre d'un curieux appareillage destiné à creuser des trous pour la mise en place de mâts radio.

Une Jeep est montée dans la soute d'un Bréguet "Deux-Ponts" d'Air France. Dans les années 1950-1960 ce gros porteur a assuré des liaisons régulières entre la métropole et l'Afrique du Nord.

Lors d'un exercice aéroporté, deux chargeurs élévateurs Fenwick placent une Jeep sur sa plate-forme de largage, les parachutistes mettent en place des blocs de carton destinés à amortir le choc à l'atterrissage. Au premier plan, on aperçoit les trois parachutes nécessaires à l'opération.

Ce modèle de carrosserie fermée a été réalisé par l'ERGM/Au de La Maltournée pour le compte de l'armée de l'air.

Après un essai nucléaire sur le polygone de Reggane, une équipe de décontamination, revêtue de combinaisons protectrices, intervient sur un véhicule devenu radioactif.

Parallèlement, l'état-major français se penche sur la question du remplacement par un matériel de conception nationale des Willys et autres Ford. Cette démarche est concrétisée par le plan de 1947, dit plan Armet, qui définit les différents types de véhicules dont l'armée entend se doter. Un VLTT est ainsi prévu, ce sera d'ailleurs le seul qui connaîtra, avec la Delahaye VLRD, une production en série, les autres véhicules n'ayant pas dépassé le stade du prototype.

Delahaye, Peugeot et les autres...

En 1948, Delahaye fait rouler un premier prototype de Jeep, la Delta. Le véhicule possède déjà les caractéristiques du futur modèle de série : un moteur quatre cylindres culbuté en alliage d'aluminium à graissage sous pression, quatre roues indépendantes, une boîte quatre vitesses faisant bloc avec le réducteur. Plusieurs prototypes sur lesquels sont apportés de multiples modifications sont essayés avant que n'apparaisse la VLR adoptée par l'armée. Celle-ci entre en service sous l'appellation VLR mod 51 (VLR signifiant véhicule de liaison et de reconnaissance).

Le véhicule va malheureusement vite acquérir une mauvaise réputation. Il est considéré comme dangereux en raison d'une mauvaise tenue de route. On accuse le blocage de différentiel de se bloquer en marche. Des modifications sont apportées pour remédier aux problèmes posés par la VLR et donnent naissance au modèle 53.

Cette Delahaye VLR fait désormais partie des collections du musée des Blindés de Saumur. Le véhicule est animé par un quatre cylindres de 1 992 cm³ développant 63 ch à 3 600 tr/min.

À l'été 1950 apparaît la Jeep Peugeot 203R, le constructeur de Sochaux vise la clientèle agricole, puisque le véhicule est clairement défini dans son procès-verbal de réception : "voiture agricole, type 203R". L'engin n'intéresse pas les militaires qui ont choisi la Delahaye, pas plus d'ailleurs que les civils...

En 1954, Peugeot, qui constate le relatif échec de la VLR, conçoit un nouveau VLTT à vocation militaire. Le véhicule reçoit l'appellation 203 RB. En 1955, Peugeot propose la VSP 403 RB ; cette fois, les militaires s'y intéressent et des essais sont conduits par l'AMX et la STAT. Pour cela, une série de douze VSP (véhicule spécial Peugeot), nouvelle appellation de la voiture, est livrée. Mais aucune commande de série n'est effectuée.

Peugeot propose ce VLTT basé sur sa berline 203, mais le véhicule restera au stade du prototype.

La Jeep succède à la Jeep

Ne pouvant compter sur une production nationale, l'armée opte finalement pour une construction sous licence par Hotchkiss de la Willys MB.

En 1953, Hotchkiss reçoit un contrat de l'armée pour la fourniture de pièces détachées de Jeep. Cette opération s'effectue dans le cadre d'un accord passé en juin 1952 avec Willys. Cette même année, Willys accorde à Hotchkiss la licence de production pour la France et l'Union française de la Jeep Universal. Dans ce cadre, Hotchkiss va produire plusieurs modèles : la JH 101, assez proche de la CJ3B américaine, puis la JH102, un modèle complètement francisé ; une version longue, la HWL, sortira ensuite en 1963.

En 1954, Hotchkiss prend le contrôle de Delahaye et mène ainsi à terme les livraisons des dernières VLR. C'est d'ailleurs l'échec de la VLR qui conduit en 1955 à retenir la construction en France de la MB. Une première commande de quatre cent soixante-cinq véhicules, dits "Jeep Hotchkiss licence MB" est passée.

En 1956, Hotchkiss fusionne avec la société Brandt qui apporte l'usine de Stains, où désormais la production

des Jeep civiles et militaires va être effectuée. En 1957, les Jeep militaires prennent le nom de M201.
Lorsque la production cesse en 1966, ce sont vingt-sept mille six cent vingt-huit M201 qui auront été livrées à l'armée. En 1969, toute activité automobile prend fin et la chaîne de production de Stains est transférée en Espagne chez Viasa.
Il est à noter que quelques rares exemplaires des modèles JH101, JH102 et HWL ont été commandés par des services de l'armée.

Les véhicules des troupes de marine servant outre-mer ont été fréquemment revêtus d'un camouflage deux tons (sable et vert armée) qui leur est propre. Le capot de la Jeep, parfaitement plat, offre bien des avantages : on peut y déplier sa carte, y rédiger ses ordres, y poser un poste radio ou, plus prosaïquement, y faire chauffer un "kawa" au moyen d'un "bleuet" que tout marsouin n'oublie jamais d'emporter en manœuvres.

Un arceau de sécurité antiretournement a été monté sur cette Hotchkiss M201 du RMT (Montlhéry, 1996).

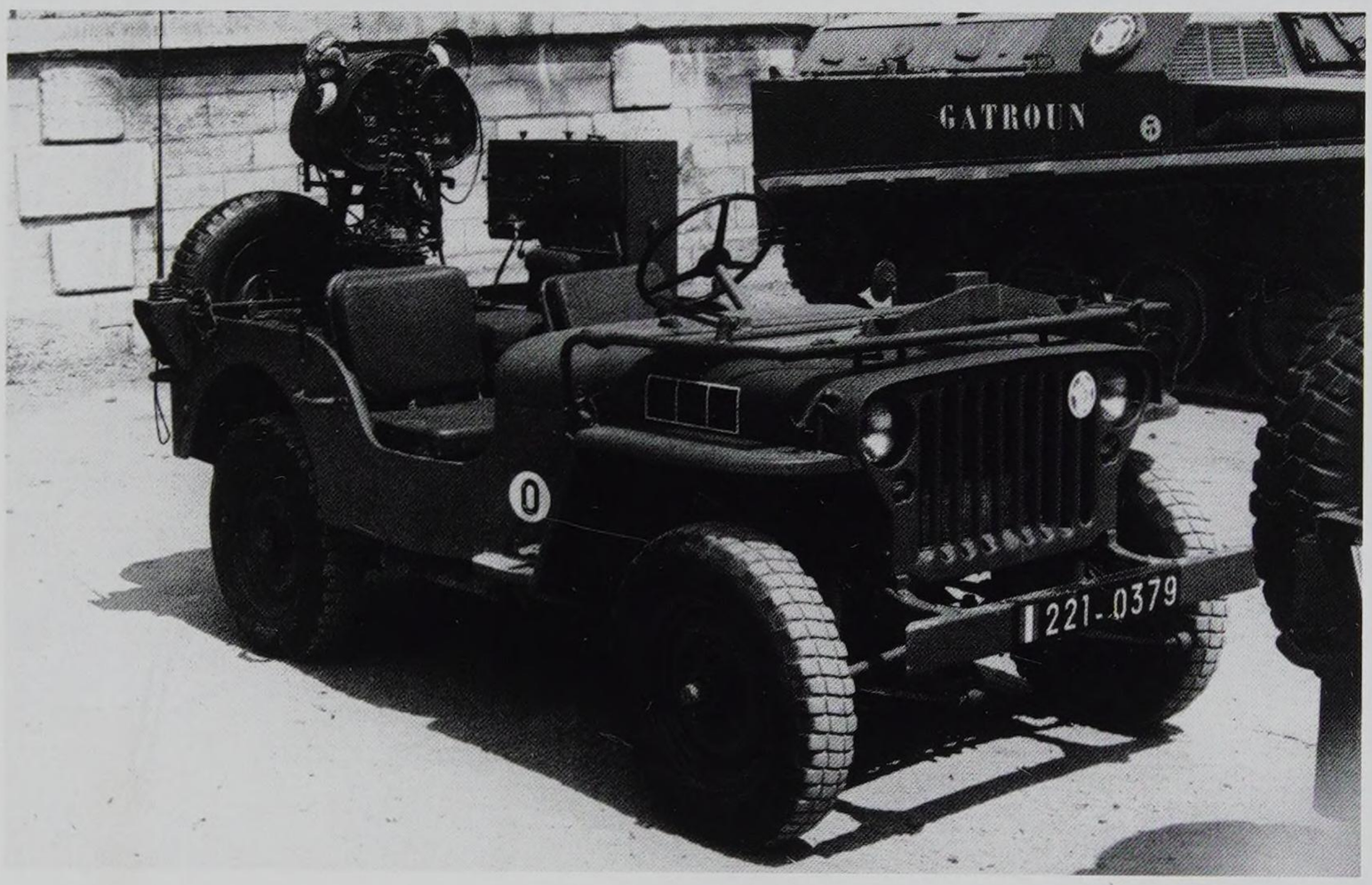
À partir de 1987, le camouflage trois tons centre-Europe est appliqué sur tous les véhicules tactiques. Cette Hotchkiss M201 porte les marquages du 2e RCS (2e DB).

Dotée d'un système de double commande, cette Jeep est affectée à la formation des conducteurs. La bande blanche de 10 cm de large barrant le capot signale un véhicule-école (Fréjus, août 1979).

Affectée au QG du 2e corps d'armée, cette Hotchkiss M201 livrée en 1961 a bénéficié de quelques aménagements : une nouvelle capote avec rideaux latéraux et des portières fixées à la carrosserie par des gonds.

Cette Hotchkiss M201 a été surprise en juin 1977 à l'occasion d'une démonstration de franchissement de la Seine devant les congressistes de l'Union nationale des officiers de réserve (UNOR). La remorque de 250 kg sert au transport des impedimenta de l'équipage (couchage, rechanges, rations) et des éléments de balisage des itinéraires. Reconstruit en 1974, le véhicule est armé d'une AA 52.

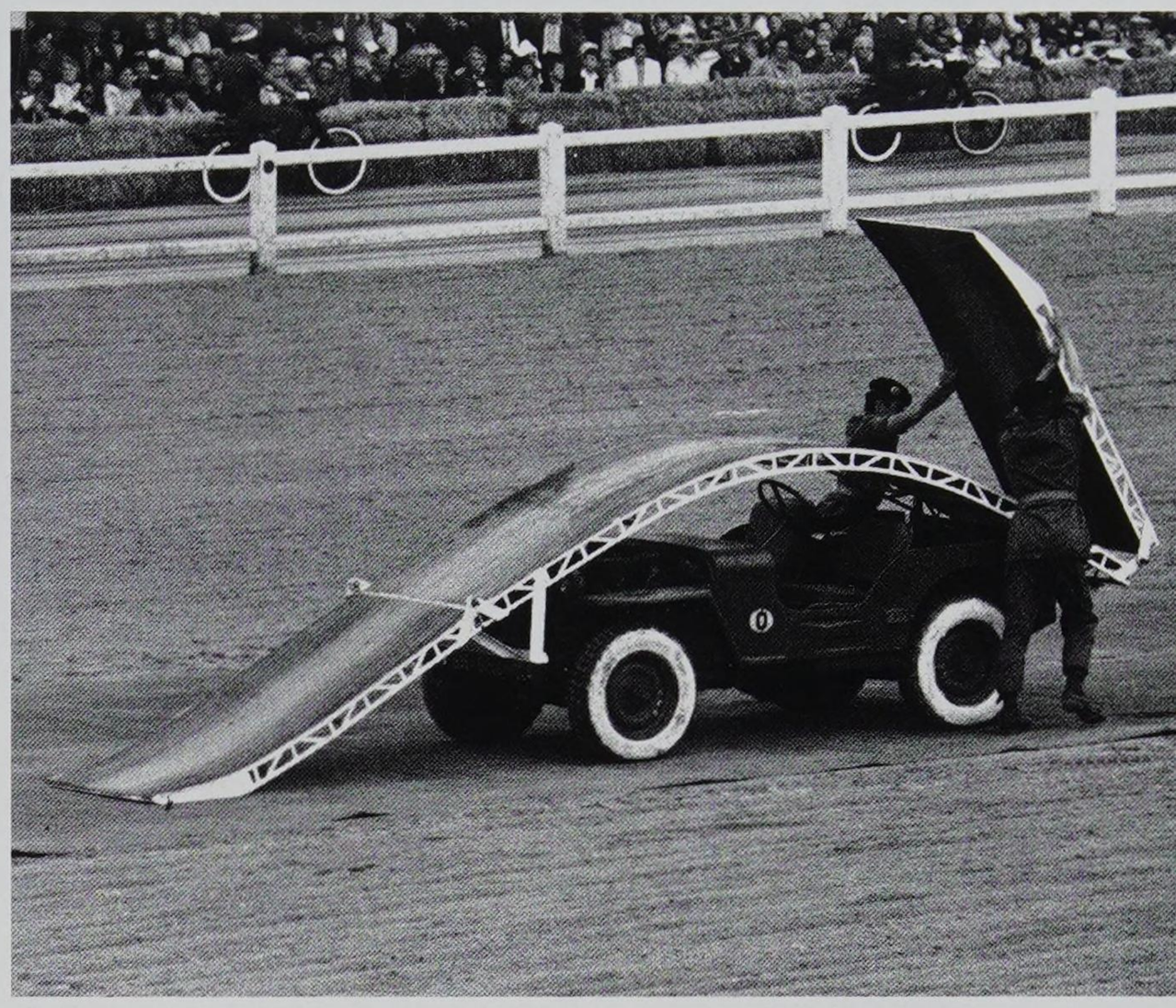
Au cours d'une séance d'entraînement au combat en ambiance NBC, une Hotchkiss M201 est passée au jet. Le système de décontamination est installé sur une remorque ARS modèle F4 comprenant deux cuves de 300 l, un moteur Bernard et une pompe (40 bars).



En juin 1976, une importante exposition de matériel est organisée dans l'enceinte du jardin des Tuileries. Cette M201 est dotée d'un radar Rasura. Construit par l'Électronique Marcel Dassault, ce matériel est un radar de surveillance rapprochée qui détecte les objectifs mobiles sur le sol et permet de mesurer avec précision leur distance et leur gisement. L'exploitation est acoustique, les objectifs sont repérés et peuvent être identifiés par leur niveau sonore dans les écouteurs de l'observateur.

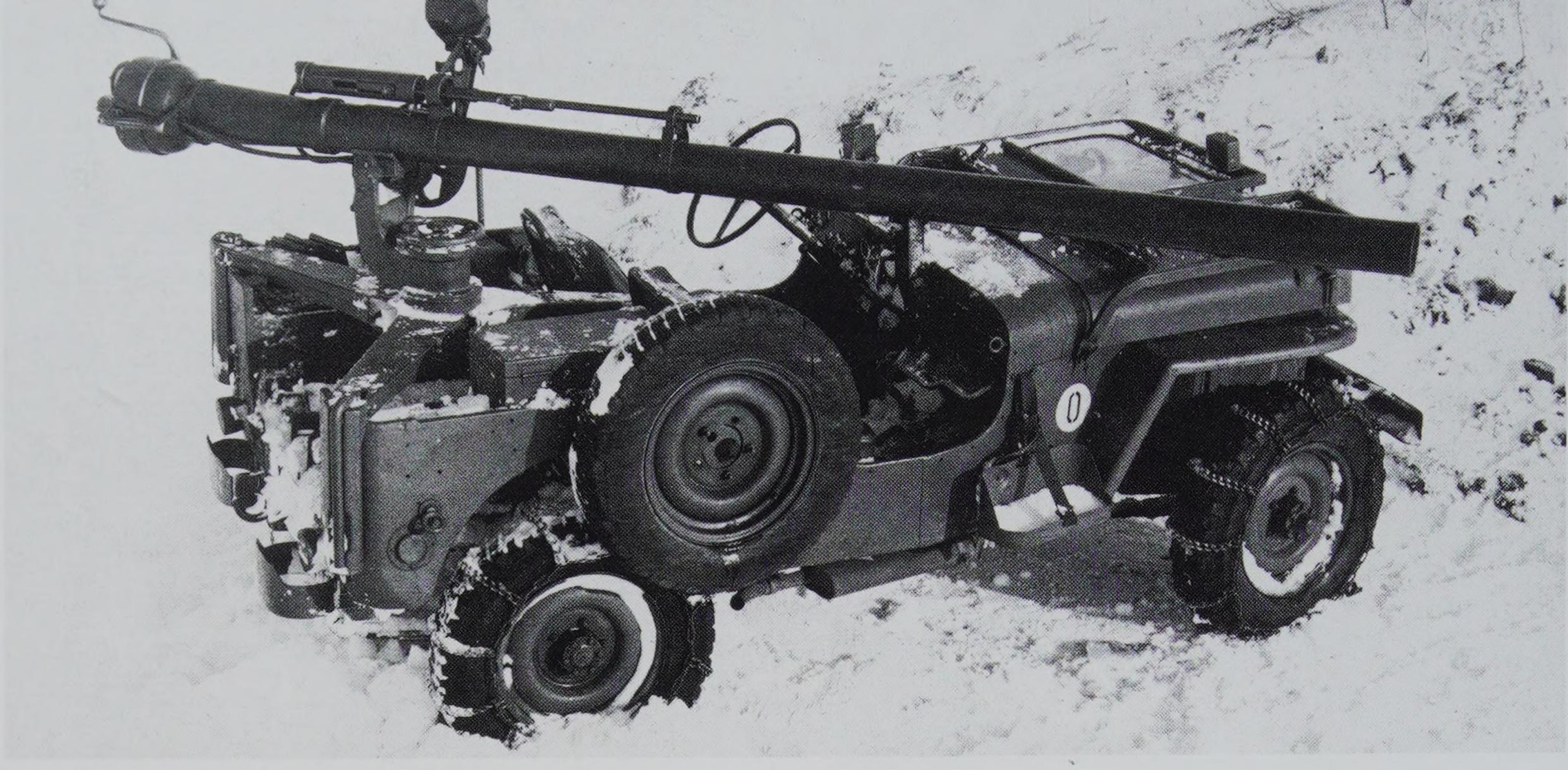
En mars 1978, la France envoie un contingent dans le cadre de la force intérimaire des Nations unies au Liban (UNIFIL). Les véhicules ont revêtu une livrée blanche et des marquages très apparents. Les hommes sont armés du fusil SIG 540 (calibre 5,56 mm). Cette arme d'origine suisse, construite sous licence par Manurhin, a fait l'objet d'une commande exceptionnelle ayant pour but de moderniser l'armement individuel des unités engagées au Liban, et ce, sans attendre le futur Famas alors en cours de développement.

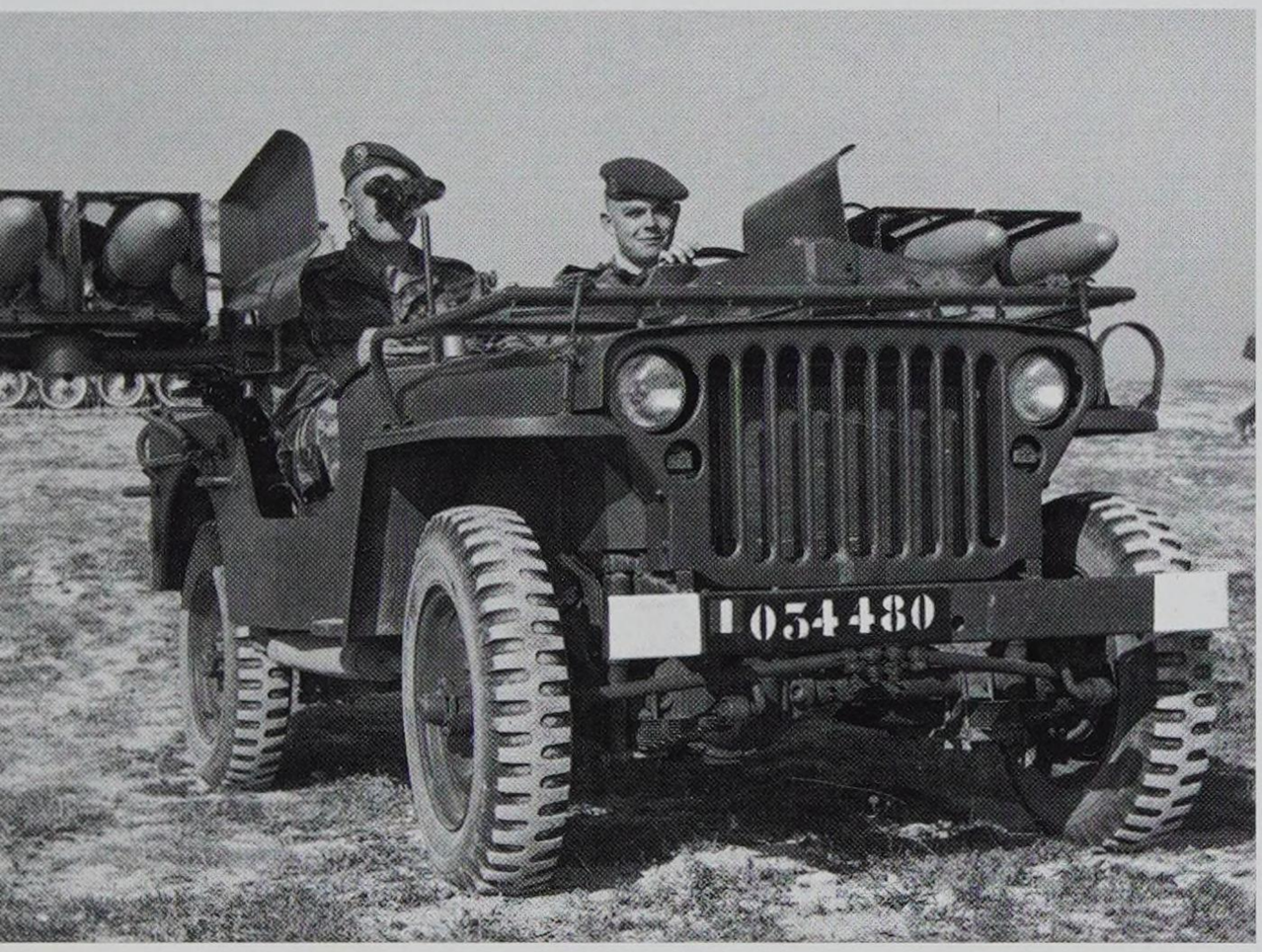
À l'occasion de manifestations ou de journées portes ouvertes, le personnel de l'ERGM/Au de La Maltournée a longtemps présenté plusieurs Jeep spécialement préparées pour être très rapidement démontées, transportées à la main en pièces détachées sur une dizaine de mètres, puis remontées avant de démarrer et repartir par leur propres moyens, le tout en quelques minutes (ERM de Versailles, mai 1977).



Chaque année se déroule à Saumur, face aux bâtiments de l'EAABC, le célèbre Carrousel au cours duquel, outre des démonstrations équestres, sont présentés des chars anciens de la collection du musée des Blindés, et des parcours de voltige sur motocyclettes. Une Jeep aménagée en tremplin est mise en place.

Dans un cadre superbe, avec le célèbre rocher du Diamant en toile de fond, le 33e BIMa s'entraîne. Le véhicule est armé d'une pièce de 75 mm SR (Martinique, 1968).

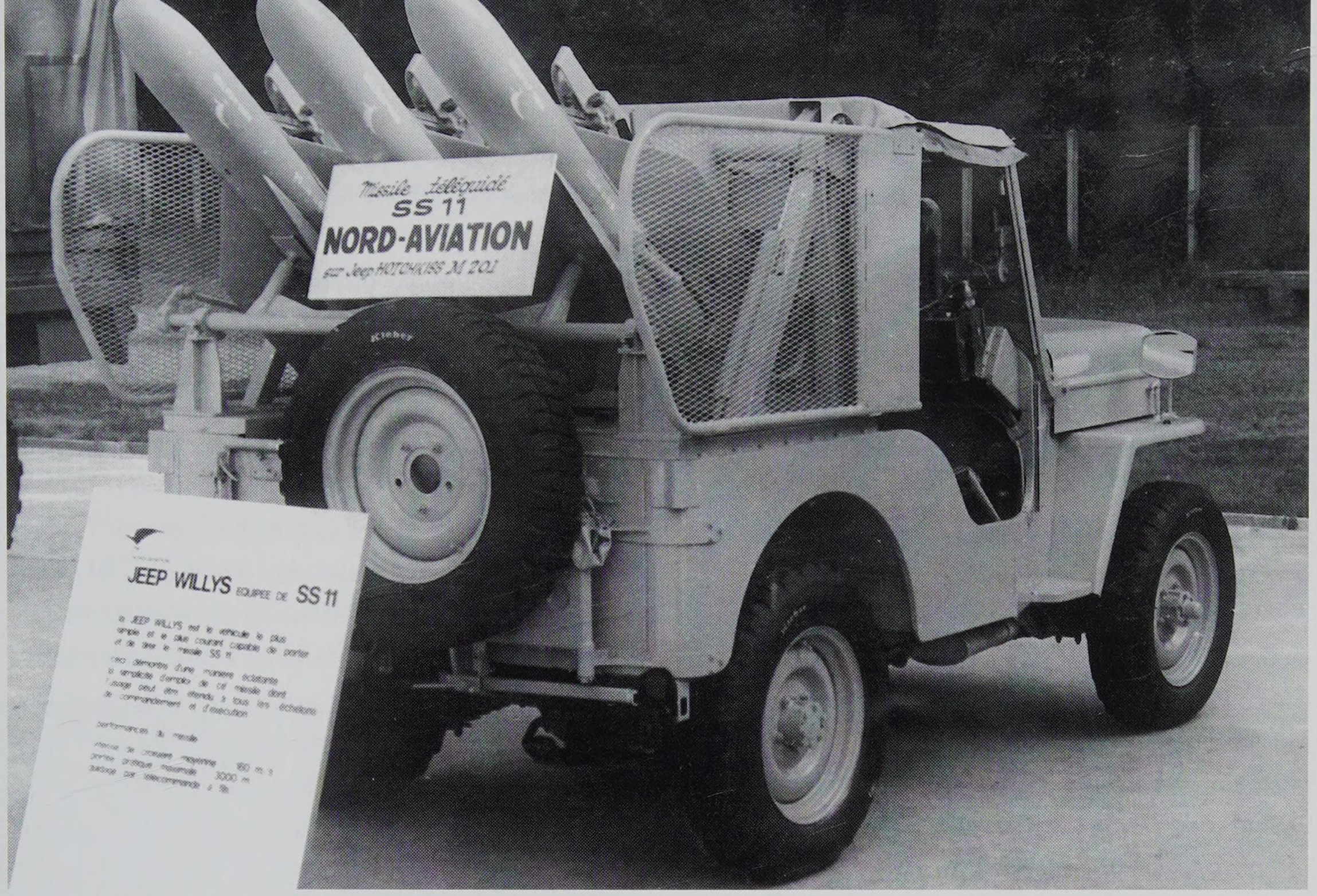




Février 1975, un groupe antichar du 22e RIMa, à l'époque en garnison à Albi (Tarn), est venu s'entraîner au camp du Larzac. La pièce de 106 mm SR, modèle M40A1, est une arme lourde, non automatique à chargement simple. L'arme de réglage M8, semi-automatique, est jumelée au canon. La dotation en munitions de 106 directement transportées dans la Jeep est faible, puisque limitée à quatre obus.
Au départ du coup, deux tiers des gaz produits par la combustion de la charge propulsive sortent par les trous de la douille et s'échappent à grande vitesse par les tuyères. Le reste des gaz chasse le projectile de façon classique. La pièce est servie par un équipage de trois hommes : un chef de pièce, un tireur et un conducteur-chargeur.

Une M201 armée de quatre missiles Entac construits par Nord Aviation est en position de tir.

Tir d'un SS 11, le missile filoguidé a une vitesse de 580 km/h et une portée pratique de 500 à 3 000 m.



Nord Aviation présente à une exposition de Satory son missile téléguidé SS 11. Sur le panneau de présentation, on peut lire : "la Jeep Willys est le véhicule le plus simple et le plus capable de porter et de tirer le missile SS 11. Ceci démontre d'une manière éclatante la simplicité d'emploi de ce missile dont l'usage peut être étendu à tous les échelons de commandement et d'exécution." Les performances et caractéristiques de l'engin sont rappelées : vitesse de croisière moyenne : 160 m/s, portée pratique maximale : 3 000 m, guidage par télécommande à fil. Le bâti portant les trois missiles est en configuration route, pour le tir, il pivote d'environ un quart de tour. Contrairement à ce qu'indique le panneau du haut, le véhicule de base n'est pas une Hotchkiss M201, mais un modèle JH.

Une caisse métallique avec ouvertures protégées par des grillages a été étudiée pour la gendarmerie nationale (1954).

Le 9 septembre 1951 est organisée dans les Pyrénées la première course de Jeep qui prend le nom de Circuit des Cimes. Le rallye n'aura pas lieu entre 1953 et 1960 à la suite du tragique accident survenu lors des Vingt-Quatre Heures du Mans et en raison des nouvelles mesures de sécurité imposées à la suite de cet événement. Le 1er RHP a participé et gagné à plusieurs reprises cette compétition.

L'échec du programme d'un VLTT européen

En 1963, l'état-major de l'armée de terre envisage le remplacement à l'horizon de 1970 des Willys, Ford et Hotchkiss M201. Il est prévu que le futur véhicule aura des performances supérieures à celles de la Jeep et devra disposer d'une plus grande capacité de transport (6 passagers au lieu de 4), porter des installations radio plus puissantes, être amphibie et, enfin, être animé par moteur polycarburant.

L'Émat est conscient que ce programme a peu de chance d'intéresser les industriels français compte tenu du volume relativement modeste des futures commandes (entre dix et vingt-cinq mille véhicules).

Comme des besoins et des difficultés de même ordre apparaissent chez nos voisins allemands et italiens, les ministres des trois pays en arrivent à la conclusion qu'une coopération tripartite serait une solution adéquate à la résolution de leurs problèmes.

Si les conceptions françaises diffèrent peu dans leurs grandes lignes des conceptions allemandes et italiennes, dès l'origine, des nuances entre les partenaires apparaissent dans la définition de certaines caractéristiques du futur véhicule. Ainsi, les Allemands attachent une moindre importance au caractère polycarburant du moteur et les Italiens ne mettent pas les capacités amphibies en tête de leurs préoccupations.

Une première approche quantitative des besoins est définie : ils s'élèvent globalement à cinquante mille véhicules, dont trente mille pour la RFA, dix mille pour la France et, pour l'Italie. C'est sur ces bases qu'est mis au point l'accord tripartite signé par les trois ministres de la Défense le 4 septembre 1966.

Le concours d'avant-projet est lancé en janvier 1967 auprès de deux groupes industriels tripartites constitués conformément à l'accord intergouvernemental. Le groupe HBL est formé par Hotchkiss-Büssing-Lancia, le groupe FMS comprend Fiat-MAN-Saviem. En France, le véhicule reçoit l'appellation VCL pour "véhicule de commandement et de liaison".

Rapidement, le programme rencontre ses premières difficultés, les trois pays ne se mettant pas d'accord sur de nombreux points. Des prototypes sont construits et essayés, mais les résultats s'avèrent médiocres. La dérive des prix finit par condamner le projet qui est définitivement abandonné en 1970. Le remplacement de la Jeep reste donc toujours d'actualité, d'autant que le parc des VLTT continue de vieillir.

Des différences d'approche entre les trois pays partenaires, un allongement des délais, un dérapage des coûts pour des véhicules jugés globalement insuffisants, ont raison du programme. Ce modèle, le FMS prototype II (Fiat-MAN-Saviem) est carrément jugé "médiocre" par les services chargés des essais (Carpiagne, mai 1971).

Une solution d'attente

En attendant l'arrivée d'un nouveau VLTT, l'Émat adopte une solution d'attente et commande ainsi des Citroën Méhari qui, dans bien des missions, peuvent se substituer, et pour un moindre coût d'acquisition et de maintenance, à la Jeep. En janvier 1971, l'Émat précise que cette solution permettra "de sauvegarder le parc de Jeep, combler le déficit et donner le temps d'achever l'étude d'un véhicule tout-chemin en remplacement de la jeep". Les premiers essais de la Méhari commencent début 1971 et, en mai de cette même année, une première commande de 600 véhicules est passée. Au total, l'armée de terre a reçu 8 807 Méhari.

La Méhari est définie comme un véhicule de substitution, elle remplace les Willys et Hotchkiss chaque fois que possible, ce qui permet d'économiser le potentiel des Jeep en attendant qu'une solution soit trouvée (fort de Vincennes, 1972).

Le choix du VLTT Peugeot P4

Dans le courant des années 1970, l'Émat lance un programme de VLTT. Le remplacement des Jeep vieillissantes est en effet désormais urgent ; à l'époque, les besoins globaux sont estimés à 15 000 exemplaires. Un industriel seul ne pouvant assurer une commande aussi peu importante, l'idée d'une association avec des constructeurs européens est proposée. C'est ainsi que trois groupes réunissant Peugeot et Mercedes, Saviem et Fiat et enfin Citroën et Volkswagen présentent chacun un modèle.

Le principe est simple : prendre un véhicule existant et le franciser en le dotant d'un moteur national. Le véhicule proposé par Peugeot Mercedes dérive du 4x4 modèle G déjà en service dans la Bundeswher, celui de Saviem Fiat est une version du VLTT Nueva Campagnola et celui de Citroën Volkswagen est le VLTT Iltis, lui aussi en service dans plusieurs armées.

L'expérimentation du VLTT P4 et de ses concurrents s'est déroulée simultanément à la STAT et en corps de troupe de janvier 1979 à juin 1980. Au cours de cette période, 500 000 km, dont 6 % en tout-terrain, ont été parcourus par les douze prototypes soumis aux essais. Les deux cent cinquante heures d'essais en tout-terrain ont été effectuées à Mourmelon, Carpiagne et Biscarosse. À la suite de ces tests, des modifications mineures concernant l'insonorisation et la forme arrière de la carrosserie ont été demandées.

Proposé en quatre versions : châssis court, châssis long, moteur essence ou Diesel, le VLTT P4 a une charge utile de 400 kg et peut être utilisé comme véhicule tactique de commandement, de liaison ou de combat. En version combat, il peut être armé d'une mitrailleuse de 12,7 mm ; d'un FM AA 52 ou d'un poste de tir Milan.

À l'époque de son adoption par l'Émat en 1981, la cible envisagée est évaluée à quinze mille exemplaires. La réduction du format de nos armées ramènera ce chiffre à treize mille cinq cents véhicules. La première tranche de deux mille trois cents P4 est équipée d'un moteur essence quatre cylindres type XN 8 (alésage x course : 88 x 81) de 1 971 cm^3 développant 87 ch à 5 000 tr/min.

Les marins-pompiers de Toulon disposent d'un P4 utilisé comme véhicule de liaison et de commandement (VLPC, matricule 8901 0170). La partie du hard-top *située au-dessus des places avant coulisse, ce qui permet ainsi au commandant de l'unité de se tenir en station debout lors d'un défilé (14 juillet 2001).*

Pour la fabrication en série, les deux constructeurs européens se répartissent la tâche : Mercedes fournit le châssis, les ponts, la boîte, Peugeot fournit le moteur, les circuits électriques, assure le soudage de la caisse et l'assemblage final.

En 1985, la production du P4 est transférée dans l'usine Panhard de Marolles. La société Panhard fait partie depuis 1973 du groupe PSA ; plus de sept mille P4 vont ainsi sortir de cette usine. En 1992, l'Émat décide de remotoriser en Diesel les P4 essence de la première tranche. En liaison avec la DCMAT, Panhard fournit des kits de transformation qui permettent au ERM de procéder eux-mêmes à la transformation. Panhard assure parallèlement la transformation directe de mille trois cents exemplaires.

Tout juste revenue du Golfe, cette P4 de l'école NBC, à l'époque installée à Breteville-sur-Odon près de Caen, est revêtue du camouflage deux tons de la division Daguet et porte le signe distinctif des forces de la coalition, un V noir inversé (1992).

Passablement fatigué, ce VLTT P4 porte les traces de ses engagements successifs dans le Golfe puis en ex-Yougoslavie dans le cadre de la SFOR. (17e BSMAT, avril 2001)

Le VLTT P4P

L'intervention de l'armée française dans des zones dangereuses, notamment en ex-Yougoslavie, conduit Panhard à concevoir un kit de protection en acier THD adaptable sur le P4. En 1994, le prototype du P4P (pour protégé) est présenté à EuroSatory. Son adoption par l'armée suit rapidement, une première livraison de cinquante kits est effectuée en juillet 1994, suivie plus tard par une seconde livraison de trente kits.

Le kit de protection pour le P4, conçu par Panhard, est réalisé en acier très haute dureté (THD). Il met les personnels à l'abri des munitions de petits calibres. Le modèle de porte est celui de l'engin à roues de la gendarmerie, le VBRG, qui convient au dessin de la cabine protégée.

Caractéristique du VLTT P4

Longueur : 4,200 m
Largeur : 1,700 m
Hauteur : 1,950 m
Masse : 1 780 kg

Performances : vitesse maximale :
118 km/h (essence), 108 km/h (Diesel)
- pente : 73 % (essence), 55 % (Diesel)
- dévers : 30 %

L'Auverland A3

Les conditions d'emploi des forces d'assaut aéromobiles conduisent l'armée à s'intéresser en 1990 à un nouveau VLTT léger transportable sous élingue par l'hélicoptère Puma. C'est le véhicule proposé par Auverland (modèle A3) qui est retenu et commandé pour doter le 1er RI. Vingt-deux exemplaires, dont dix au moment de la guerre du Golfe (1990-1991), sont acquis. Par la suite, l'armée de l'air, la marine et la gendarmerie s'intéresseront aussi au VLTT A3. La motorisation de l'A3 est fournie par Peugeot.

Auverland A3F du 3e RPIMa. Grâce à sa silhouette réduite et à son faible poids, l'Auverland est hélitreuillable et donc parfaitement adaptée aux unités aéromobiles (14 juillet 2000).

L'Indochine (1946-1954)

De 1946 à 1954, la France est confrontée à un conflit lointain et coûteux en Extrême-Orient. Les matériels utilisés sont, dans leur grande majorité, d'origine américaine. D'abord réticents pour soutenir la France, les États-Unis, avec la guerre de Corée, modifient radicalement leur attitude et apportent une aide massive. Dès lors, GMC, Dodge et Jeep arrivent massivement par le port d'Haiphong.

Cette Ford GPW amène les représentants du Viêt-minh aux négociations de paix qui viennent de s'ouvrir à Trung Gia le 7 juillet 1954. Le véhicule porte sur le pare-brise une inscription signalant qu'il a été capturé à Diên Biên Phu le 7 mai 1954.

L'Indochine (1946-1954)

Franchissant la rivière Noire à quelques kilomètres de son confluent avec le fleuve Rouge, les forces françaises déclenchent le 29 octobre 1952 une opération visant à couper les lignes de communication et de ravitaillement du Viêt-minh. Sur les pistes transformées en fondrières par les pluies incessantes, la progression des véhicules devient de plus en plus difficile.

Des Jeep armées de mitrailleuses Reibel de 7,5 mm patrouillent dans la plaine des Jarres, ainsi baptisée en raison de la présence de milliers de monuments funéraires ayant la forme d'une jarre. Pendant le conflit indochinois, cette région du Laos a toujours été un point de passage des forces communistes se dirigeant vers le sud du Viêt Nam (mai 1953).

Livrées par les États-Unis au Cefeo pour soutenir l'effort de guerre, ces Jeep sont stockées avant d'être remises aux unités. Au premier plan on reconnaît deux Willys CJ3A (1954). (ECPAD)

Novembre 1953, les généraux Navarre, Cogny et Gilles se rendent à Diên Biên Phu et inspectent en Jeep les points d'appui défendant le camp retranché.

Inspiré des Jeep des SAS, ce véhicule a été employé en Indochine. Il a été mis au point par l'établissement du matériel des forces terrestres d'outre-mer. En mai 1947, des essais de tir avec le fusil mitrailleur modèle 24/29 ont été effectués à Issy-les-moulineaux. Malgré la position peu confortable du tireur, les essais sont jugés concluants. L'arme a un site de + 45° à - 10° et un azimut de 110°, le coffre métallique monté à l'arrière dans lequel l'équipage peut loger ses rations, rechanges, couchages et munitions mesure 1,60 m de long, 0,39 m de large et 0,48 m de haut.

L'Algérie (1954-1962)

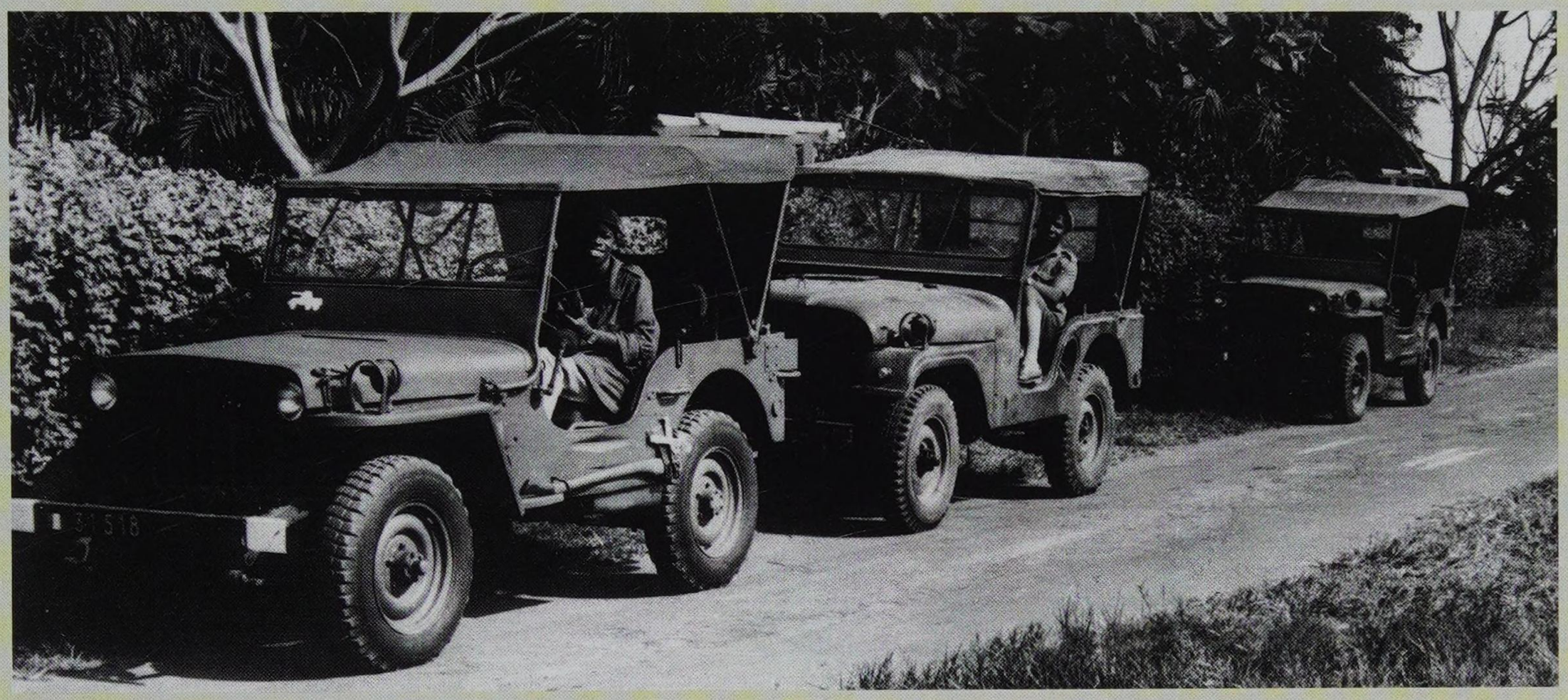
En novembre 1954, une série d'attentats marque le commencement des "événements" d'Algérie. Les troupes de carrière qui viennent à peine de quitter l'Indochine sont dirigées vers l'Afrique du Nord. Devant la montée de l'insécurité, elles sont complétées par le contingent. Sur le plan du matériel, aux débuts des opérations, 80 % des véhicules sont d'origine américaine : Dodge, GMC, *half-tracks* et, bien entendu, Jeep Willys. Pour faire face à des conditions particulières d'emploi, certaines Jeep reçoivent des plaques de blindage, d'autres sont dotées de roues fer et affectées à la surveillance des voies ferrées.

Prise d'arme au 3/27e dragons, la Jeep M201 a été équipée d'un bâti métallique destiné à couper les fils pièges tendus en travers des routes, un dispositif ayant fait ses preuves pendant la Deuxième Guerre mondiale (poste de Bouskene, février 1961).

Au cours d'une opération à Oran en novembre 1961, un brigadier-chef attend, à l'écoute de son poste SCR 300 posé sur le capot d'une Willys MB, les instructions du commandement pour les transmettre à son chef de section. Le véhicule (mle 215 0663) a fait l'objet d'une reconstruction en ERM en 1961.

La Jeep en Afrique

Pour accompagner la formation de leurs jeunes armées, la France a fourni à ses anciennes colonies d'Afrique les premiers matériels et armements nécessaires parmi lesquels, évidemment, des Jeep Hotchkiss M201. Par la suite, au titre de la coopération, la France a fourni des 4x4 Samo (Cournil). Certaines armées (Sénégal, Côte d'Ivoire, Maroc) se sont équipées de M151 achetées au États-Unis.



Ces deux Hotchkiss M201 fournies par la France à l'armée ivoirienne accompagnant une M38A1 ont été remotorisées avec un Diesel Perkins beaucoup moins gourmand.

Hotchkiss M201 de l'escadron blindé de l'armée ivoirienne. Les équipements, uniformes et armement (MAS 36-51, FM 24-29), sont tous d'origine française (1963).

SÛRETÉ NATIONALE
Marseille
VOITURE RADIO
5601-CB4

LES JEEP CIVILES OU "LES VIEUX SOLDATS NE MEURENT JAMAIS..."

Dès décembre 1943, un représentant de l'Alabama au Congrès, Carter Manasco, demande à George W. Ritter, vice-président de Willys, de faire des propositions pour une déclinaison civile de la Jeep qui sera proposée après-guerre.

La société Willys se montre très enthousiaste et indique dans un rapport qu'elle entend bien développer plus tard un modèle spécialement adapté à des usages commerciaux.

Le monde agricole est alors jugé une cible prioritaire. Parallèlement, à la même époque, le département de l'Agriculture étudie les potentialités de la Jeep pour des emplois au profit des fermiers nord-américains.

Le 18 juillet 1945, alors que la guerre n'est pas encore terminée dans le Pacifique, Willys songe à sa reconversion et présente à la presse son modèle civil, et ce, dans la ferme de Charles E. Sorensen, le président de Willys...

Page de gauche : "Dormez braves gens" : la police marseillaise veille et patrouille dans une Jeep radio.

Cette Willys MB a été la propriété d'un maharadjah indien qui l'a conservée "dans son jus", tout juste a-t-il ajouté une figurine sur le capot et ses armes sur le pare-brise.

Chaque jour la Civil Air Patrol *(CAP) de Naples envoie une patrouille sur la côte ouest de la Floride. Elle est chargée de guider les avions de surveillance du* Air Rescue Service *prêts à porter secours à tout bâtiment ou avion en difficulté dans la région, voire à rechercher des personnes disparues en forêt. Les membres de la CAV sont tous des volontaires, auxiliaires de l'USAF dont ils portent l'uniforme. Dans les années 1950, la CAP a compté jusqu'à 90 000 hommes, femmes et jeunes cadets volontaires. Leon Mc Cormick, un membre de la CAP, a monté des pneus d'avion de grande dimension sur sa Jeep pour bénéficier d'une mobilité accrue sur le sable (1956).*

L'année du centenaire du Tour de France, un collectionneur a eu l'excellente idée de réaliser une réplique des Jeep qui, de 1947 à 1955, ont accompagné la "Grande Boucle" en tant que voitures suiveuses (2003).

Une CJ2A civile immatriculée dans le Wisconsin pose aux côtés d'un imposant 8x8 construit par FWD dénommé XM357 Teracruzer. *Le véhicule est équipé du système de pneumatiques à basse pression type* Rolligon, *et un puissant huit cylindres Continental HO 8 développant 340 ch anime l'engin. La Jeep est dotée d'une structure métallique à l'avant permettant l'emploi d'un chasse-neige (Clintonville, Wisconsin, mai 1955).*

Hotchkiss JH102 des sapeurs-pompiers du Cher (Sancerre, 1976).

La Jeep CJ3B a été produite sous licence en Espagne par Viasa. La fusion de Viasa avec Motor Iberica a été suivie d'une nouvelle appellation des Jeep désormais proposées sous les références Avia et Ebro. D'abord destiné au marché civil, ce matériel a eu aussi des applications militaires (CJ3M), ces dernières sont alors dotées d'un moteur Perkins de 1 760 cm³. Une version à empattement long (CJ6 et CJ6M) a également été produite. Cet exemplaire – Jeep Avia – utilisé comme véhicule de dépannage a été surpris en août 1996 dans l'île d'Ibiza.

En 1949, la société Mahindra & Mahindra Ltd signe un accord commercial avec Willys pour l'importation et l'assemblage en Inde de la CJ3A. En 1953, la licence de fabrication de la CJ3B est acquise. Dès lors, cette société va développer toute une gamme de Jeep et connaître un certain succès à l'exportation.

Mahindra propose une version à empattement long dénommée Commander.

De 1974 à 1983, Viasa offre sur le marché civil une version de la Jeep Commando *qui n'a guère rencontré de succès commercial outre-Atlantique. Plusieurs versions et motorisations sont proposées : version essence avec le moteur Hurricane, version Diesel avec un moteur Barreiros C65 ou Perkins 4-165. Cet exemplaire est la version Commando S entièrement décapotable (Ibiza, 1996).*

Le procès de 1948

Profitant de la renommée de la Jeep, Willys utilise au maximum l'image du véhicule après la guerre pour appuyer ses campagnes publicitaires destinées à la conquête d'un marché jugé porteur, celui des utilisateurs civils.

Le constructeur a adopté une campagne dans laquelle il s'en arroge la paternité, en liaison néanmoins avec le *Quartermaster*.

Cette situation débouche sur un procès en 1948. La commission fédérale du commerce interdit alors à Willys de se présenter comme l'inventeur de la Jeep. Le jugement final rétablit la vérité, mais cette victoire juridique restera une maigre consolation pour la société Bantam, d'autant qu'aujourd'hui encore, pour la majorité, la société Willys reste indubitablement attachée à l'histoire de la Jeep.

23039

LE JEEPSTER

En mai 1948 apparaît le *Jeepster* dû au talent du stylist Brook Stevens. Dénommé VJ2, cet élégant cabriolet, uniquement 4x2, est plus particulièrement destiné à la clientèle féminine. Il reçoit soit un quatre cylindres latéral, soit un six cylindres également latéral. Au total, dix-neuf mille cent trente et un exemplaires ont été produits. En fin de production est monté sur le *Jeepster* le moteur F4 (modèle 473-VJ, 4 066 exemplaires) ou le Super Hurricane (modèle 673-VJ, 1 779 exemplaires).

La gendarmerie belge a eu en dotation, comme véhicule de commandement, ce Jeepster *modèle 473VJ animé par un moteur F4 (Bruxelles, 1960).*

À gauche: Le généralissime Tchang Kaï-chek passe ses troupes en revue à bord d'un Jeepster *VJ2. Le général de Lattre a également utilisé pour ses tournées sur le terrain en Indochine un* Jeepster *offert par les États-Unis.*

REMERCIEMENTS À

Pierre Touzin, Pierre Aujas, pour leur aide toujours aussi amicale que précieuse.

BIBLIOGRAPHIE

TM 9 2800, MAT 2601, US Military Wheeled Vehicles, Fred W. Crismon, Crest Line, 1983.

Charge Utile (n° 42 et 58).

Automobilia (n° 63).

Hail to the Jeep - A. Wade Wells, The Observer's Military Vehicles Directory from 1945, Bart H. Vanderveen.

Wheels and Tracks (différents numéros).

Military Jeep 1941-1945, T. Richards, Brooklands Books.

The American Jeep in War and Peace, Kurt Willinger et Gene Gurney, Crown Publishers, 1983.

Army Motors (différents numéros).

Only in a Jeep, Jean-Gabriel Jeudy, Massin, 1991.

The Jeep - Olyslager Auto Library, F. Warne & Co Ltd, 1973.

Panhard - Une tradition d'avant-garde, 1996.

Caractéristiques des véhicules à moteur de l'armée, Armée Suisse, 1971.

The American Jeep in War and Peace, Willinger Gurney, Crown, 1983.

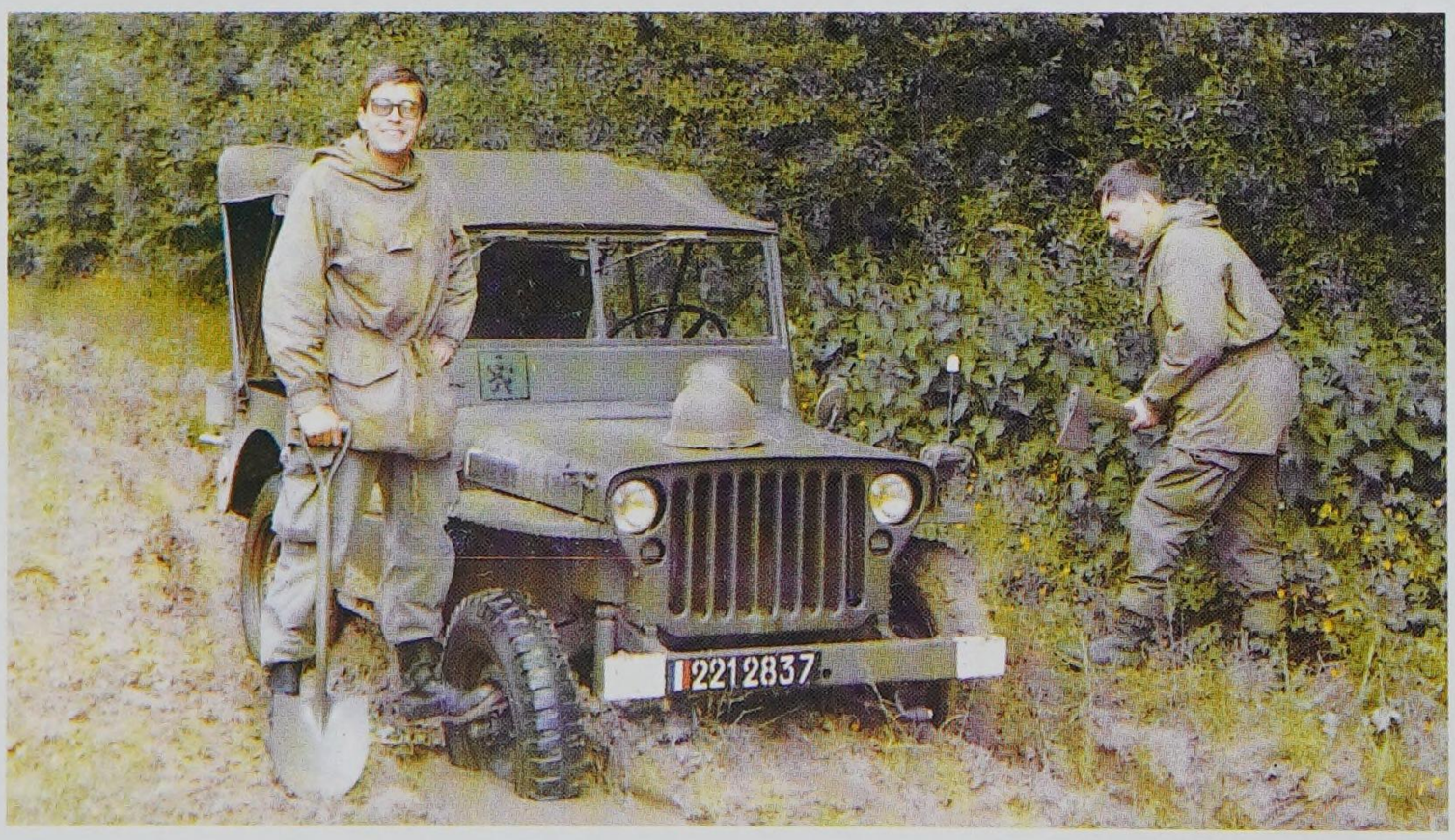
Jeep Genesis - The Rifkind Report, Iso-Galago, 1988.

US Military Vehicles World War II, E.J. Hoffschmidt - W.H. Tantum, Sycamore Island Books, 1979.

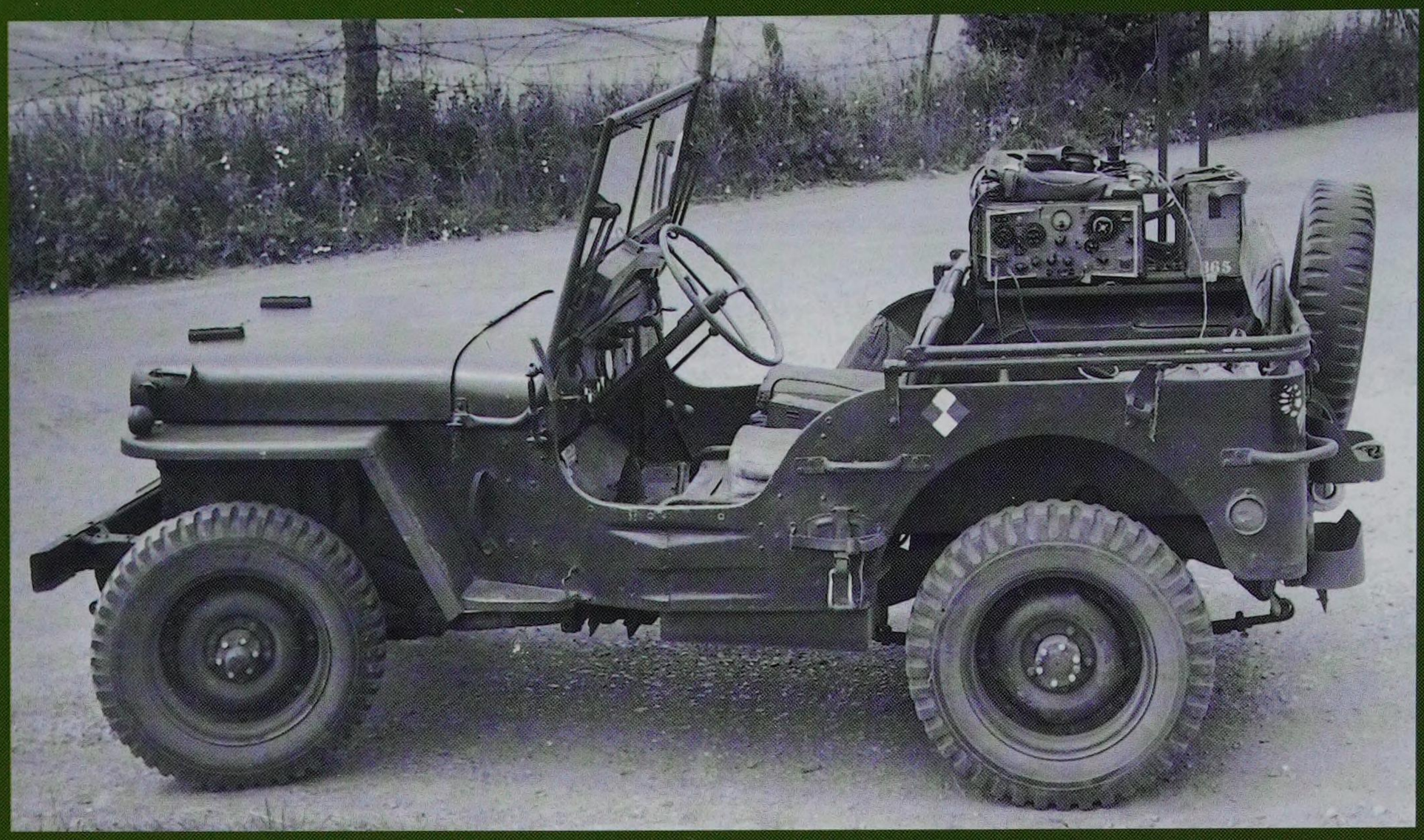
CRÉDIT PHOTOGRAPHIQUE

USIS, Pierre Aujas, SEFT, CMIDOM, J.P. Oldra, Ford, Jean Pisapia, Nicolas Bergon, Peugeot, Christian Dumont, Nord Aviation, Gendarmerie nationale, ECPAD, IWM, British Aerospace, Archives publiques Canada, Pierre Touzin, Jean-Gabriel Jeudy, Moteurs Perkins.

Tout a été fait pour retrouver les détenteurs des copyrights. Nous nous excusons par avance des erreurs ou omissions involontaires, nous serons heureux de pouvoir les corriger lors d'une prochaine réédition. Notre espoir est que cette édition nous révèle le nom des quelques ayants droit auxquels, d'ores et déjà, nous réservons les droits usuels.



Souvenirs, souvenirs... Mai 1969, l'aspirant Jean-Michel Boniface de la 1re compagnie du 67e RI de Soissons (4e division) est en mauvaise posture. Au cours d'une reconnaissance de terrain, la Jeep s'est embourbée dans un chemin détrempé par les pluies récentes, le véhicule reposant sur le ventre, les roues n'ont plus aucune prise et tournent dans le vide... Heureusement, un gros tracteur agricole travaillant à quelques distances de là viendra obligeamment au secours des militaires.



Juin 1944, la Jeep débarque sur le continent. Sa silhouette ne va pas tarder à devenir familière et emblématique des armées de la Libération. Dans une envolée lyrique un journaliste britannique n'hésite pas à écrire : "Pour les Français, la Jeep, c'est la liberté sur roues". Livrée à tous les Alliés, elle enchante ses utilisateurs, qu'ils soient anglais, canadiens, français libres ou russes. Ces derniers la trouvent "zamechatelno", c'est-à-dire extraordinaire, fantastique. Le conflit achevé la Jeep entame une nouvelle carrière, elle équipe de nombreuses armées et se décline rapidement dans de multiples versions destinées aussi aux marchés civils. Copiée ou construite sous licence, elle a donné naissance à un concept et plus de 60 ans après son apparition, le temps et les modes ne semblent pas avoir prise sur elle. Véhicule de légende, la Jeep est désormais entrée dans l'Histoire.

9 782726 893715